Aus dem gerichtlich-medizinischen Institut der Universität München.
(Vorstand: Prof. Dr. H. Merkel).

# Kritische Betrachtungen

## über die Möglichkeiten einer Tatbestandsklärung bei Verdacht auf mehrmalige, aufeinanderfolgende Überfahrung durch Kraftfahrzeuge mit besonderer Berücksichtigung der aufgefundenen Ueberfahrungsverletzungen.

**Inaugural-Dissertation**

zur Erlangung der Doktorwürde
verfaßt und einer
Hohen Medizinischen Fakultät der Bayrischen
Ludwig-Maximilians-Universität zu München

vorgelegt von

**Dr. jur. Carlo Heß**
aus
Darmstadt.

1938

Pilger-Druckerei G. m. b. H., Speyer a. Rh.

Gedruckt mit Genehmigung der Medizinischen Fakultät
der Universität München.

Referent: Professor Dr. M e r k e l.

*

Tag der mündlichen Prüfung: 28. April 1938.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

## Inhalts-Übersicht.


A. Theorie der Kraftfahrzeugüberfahrung . . . . . 5

I. Einleitung . . . . . 5

II. Konstruktive Darstellung von Überfahrungsunfällen . . 6

a) Einmaliges Überfahren . . . . . 6

1. Überfahrung eines körperlich und geistig Nichtbehinderten ohne dessen Mitschuld . . . . . 6

2. Überfahrung eines körperlich und geistig Nichtbehinderten mit dessen Schuld . . . . . 6

3. Überfahrung eines Hilflosen oder Bewußtlosen . . 7

4. Überfahrung eines Toten . . . . . 8

b) Zweimaliges Überfahren . . . . . 9

1. Überfahrung eines nach dem ersten Überfahren noch Lebenden . . . . . 9

2. Überfahrung eines durch das erste Überfahren bereits Getöteten . . . . . 9

III. Die Verletzungsmechanik beim einfachen Überfahrenwerden 9

B. Die Untersuchung eines Falles von mehrmaliger Kraftfahrzeugüberfahrung . . . . . 15

I. Tatort . . . . . 16

a) Pneumatikspuren und sonstige auf beteiligte Fahrzeuge hinweisende Zeichen . . . . . 16

b) Fundort des Verunglückten . . . . . 18

c) Blutspritzer, Blutlachen, Gehirn- und Schädelteile, Haare 18

d) Schleif- und Walkspuren . . . . . 19

e) Lage des Verunglückten . . . . . 19

II. Untersuchung des Verunglückten . . . . . 21

a) Äußere Befunde . . . . . 21

1. Blut- und Pneumatikspuren an der Haut . . . 21

2. Körperwärme und Totenstarre . . . . . 21

3. Ursächliche Deutung der äußeren Verletzungen . . 21

b) Sektionsbefunde . . . . . 23

1. Zeichen für intravital oder postmortal entstandene Verletzungen . . . . . 23

$\alpha$) Blutung nach außen und in Körperhöhlen . . 23

$\beta$) Blutung in Gewebe (Blutunterlaufung) . . . 24

γ) Blutung durch Gewebszerrung . . . . . 25
δ) Resorptionserscheinungen am Zwerchfell . . . 26
ε) Blutung in die Hirnventrikel . . . . . 27
ζ) Reaktionen des Gewebes u. der glatten Muskulatur 27
η) Aspiration und Verschlucken von Blut und anderem Gewebsmaterial . . . . . 28
ϑ) Fettembolie und Einschwemmung von Gewebsteilen in die Lunge . . . . . 28
2. Verwertung des Sektionsergebnisses . . . . . 29
3. Todeszeitbestimmung . . . . . 31
α) Inhalt des Magens, des Darms, der Blase . . . 31
β) Totenflecke . . . . . 31
γ) Totenstarre . . . . . 32
δ) Körpertemperatur . . . . . 32
ε) Histologische Auswertung von Gewebsreaktionen 33

III. Fahrzeugermittlung . . . . . 33
a) Fahrzeugspuren . . . . . 34
b) Spuren am Fahrzeug . . . . . 35
c) Zeugenaussagen . . . . . 36

C. Schuldfrage . . . . . 36
D. Fälle . . . . . 39
E. Zusammenfassung . . . . . 61

Der stetig wachsende Verkehr mit Kraftfahrzeugen aller Art zugleich mit der hierdurch notwendigen Lockerung der Geschwindigkeitseinschränkungen bringt eine steigende Zahl von Unfällen mit sich, unter denen die Überfahrungen eine besondere Gruppe bilden, weil hierbei der sonst bei Automobilunfällen (Zusammenstoß von Fahrzeugen) beträchtliche Materialschaden gar nicht vorhanden oder nur sehr gering ist, dagegen stets schwere Beschädigungen des menschlichen Körpers verursacht werden („passive Unfälle" P r ü m m). Nur selten liegt eine einzelne Verletzung vor; in der Regel kann das Überfahren als „kombiniertes Trauma" angesehen werden, das eine ganze Reihe von Beschädigungen hervorruft B e y k o w s k i). Diese Verletzungen bieten eine Fülle von Verschiedenheiten hinsichtlich ihrer Entstehung, ihrer Schwere, ihrer Lokalisation, ihres Aussehens und ihres organischen Verhaltens; die Beurteilung und Bewertung dieser einzelnen Faktoren wird häufig vom Gerichtsarzt gefordert und ist daher seit jeher Gegenstand lebhaftester wissenschaftlicher Arbeiten und Untersuchungen gewesen!

Die Gruppe der Verletzungen und des Todes durch Überfahrenwerden umfaßt ihrerseits wieder eine ganze Reihe von Abwandlungen, die sich besonders auf die verschiedenartige Lagerung des Sachverhalts beziehen, der mehr oder weniger bekannt sein kann und gegebenenfalls durch das Zusammenarbeiten von Arzt und Ermittlungspersonal aufgedeckt werden soll. Hier erwächst unter anderem dem Arzt die Aufgabe, ein Urteil darüber zu fällen, ob die aufgefundenen Verletzungen direkt oder indirekt, im Leben oder im Tode durch ein Kraftfahrzeug gesetzt wurden und ob nur solche oder auch noch andere Beschädigungen vorliegen, sodaß an einen zusammengesetzten Unglücksfall oder gar an ein vorangegangenes Verbrechen oder an ein Verbrechen überhaupt gedacht werden muß.

Unter die „zusammengesetzten Unglücksfälle" bei Kraftfahrzeugüberfahrungen sind auch diejenigen Unfälle zu zählen, bei denen eine Person wiederholt überfahren wird, wobei aber die einzelnen einwirkenden Ereignisse in einer zeitlich und organisch kausalen Beziehung miteinander stehen. Der Kausalzusammenhang wird unterbrochen durch Selbsthilfe — der Verletzte sucht den Arzt auf — oder durch Hilfeleistung Dritter — der Verunglückte wird in Sicherheit gebracht — oder eine ähnliche Handlung, die einer Versorgung des Betroffenen gleichkommt. — Meist wird der Fall so liegen, daß eine auf der Landstraße aufgefundene Leiche durch ihre Lage, durch Tat- oder Blutspuren, durch die Art der verschiedenen Verletzungen und anderes mehr die Annahme eines einfachen Unglücksfalls durch Überfahrenwerden nicht zuläßt, die ganzen Um-

stände dagegen den Verdacht auf einen „zusammengesetzten Unglücksfall" mit mehrmaliger Überfahrung erwecken. Die Feststellung und sichere Diagnose oder andererseits der bestimmte Ausschluß eines mehrmaligen Überfahrens bietet häufig Schwierigkeiten mannigfaltiger Art; die vorliegende Arbeit soll durch Darstellung der differentialdiagnostischen Gesichtspunkte zur Erleichterung bei der Klärung solcher Fälle beitragen.

## II. Konstruktive Darstellung von Überfahrungsunfällen.

a) Der „zusammengesetzte Unglücksfall" mit zwei- oder mehrmaliger Überfahrung läßt sich in einzelne Tatbestände zergliedern, deren getrennte Betrachtung und Untersuchung erst eine Vorstellung des gesamten Ablaufs der aufeinanderfolgenden Ereignisse ermöglicht. In dem Gesamtbestand der mehrmals hintereinander erfolgten Überfahrung steckt zunächst der Tatbestand des einfachen Überfahrenwerdens. Es ist unumgänglich notwendig, schon hier eine genaue Analyse des Hergangs und Sachverhalts vorzunehmen, um später auf dieser Grundlage die Beurteilung der weiteren darauffolgenden Einwirkungen und die Diagnose über den Gesamtfall aufbauen zu können.

1. Der Grundfall und einfachste Typus unserer Reihe ist die Überfahrung eines lebenden gesunden Menschen, der nicht durch körperliche oder geistige Defekte bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr benachteiligt ist.

Der Betroffene kann ohne jegliche Mitschuld durch einen unglücklichen Zufall zu Schaden kommen oder durch nachlässiges oder schlechtes Fahren des Fahrzeugführers — was seinerseits wieder vielerlei Ursachen haben kann —, infolge mangelnder oder nicht genügend abgeblendeter Beleuchtung des Fahrzeuges oder Materialschäden, ungünstiger Straßenbeleuchtung, infolge schlechter Straßenverhältnisse oder Nebels oder Regen, auch durch unvorschriftsmäßiges oder nachlässiges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, die ebenso wie der Täter abhängig sein können von der Fahreigenschaft ihres Fahrzeuges und den übrigen Verkehrsverhältnissen.

2. Sehr häufig ist aber auch das Verhalten des Verunglückten an der Ursache des Unfalls mitbeteiligt oder gar alleinige Unglücksursache. Entweder beobachtete der später Überfahrene nicht genügend die im Verkehr erforderliche Aufmerksamkeit, was durch Müdigkeit oder l e i c h t e n Alkoholgenuß, durch Nervosität oder auch durch technisches Unvermögen — z. B. schlechter Radfahrer! — und auch durch schlechtes Sehvermögen, Schwerhörigkeit usw. nur noch unterstützt wird. Für Radfahrer können die obengenann-

ten Voraussetzungen ursächlich von Bedeutung sein. Auch grober Unfug von Seiten des Betroffenen oder Dritter kann die Ursache zu einer Überfahrung abgeben, wie auch das Anhaltenwollen von Kraftfahrzeugen aus Not oder aus anderem Grunde, worunter auch die verbrecherische Absicht fällt. Das bewußt gewollte Sichüberfahrenlassen durch Kraftfahrzeuge zur Begehung von Selbstmord ist selten (1934 warf sich z. B. ein Handwerksbursche vor einen Lastzug und verunglückte tödlich; für die Zeit um die Jahrhundertwende vgl. P r e s s e l), häufiger vielleicht noch der Wunsch, Mittelpunkt eines schweren Unfalls zu sein oder eine Rente zu erhalten (einen derartigen nicht geklärten Fall erwähnt R e m u n d).

3. Konnten uns die oben aufgezählten Überfahrungsfälle gleich oft im Straßenverkehr von Dorf und Stadt und auf der Landstraße begegnen, so werden die im folgenden genannten Unfälle zum großen Teil nur außerhalb bewohnter Ansiedlungen vorkommen, da Hilflosigkeit eines Individuums im belebten Straßenverkehr sehr rasch auffällt, noch mehr natürlich ein bewußtloser, d. h. seiner Sinne nicht mächtiger und deshalb durch den Verkehr besonders gefährdeter Mensch. Zuerst sind solche Fälle zu nennen, in denen die körperliche Behinderung nicht frischen, traumatischen Ursprungs ist, wo also der Betroffene nach dem Überfahrenwerden nur Verletzungen durch dieses und keine anderen aufweist.

Die Hilflosigkeit als Ursache einer Kraftfahrzeugüberfahrung kann im Alter des betroffenen Menschen zu suchen sein; kleine Kinder und alte Leute werden sehr häufig überfahren, wobei die Grenze zwischen Hilflosigkeit und der oben genannten Unachtsamkeit flüssig ist. Auch Schwächezustände können zur Hilflosigkeit führen, hervorgerufen durch Übermüdung, Krankheit, (Schwindelanfälle, Herzschwäche usw.), Schwangerschaft, Selbstmordversuch (z. B. durch Schlafmittel, Gift usw.). Letzteres sowie die Hilflosigkeit im Alkoholrausch stehen schon der durch Verletzungen verursachten Hilflosigkeit nahe. Schwerbeschädigte und Blinde sind vielfach so stark behindert, daß sie als hilflos in diesem Sinne gelten können. Debile Individuen und Geisteskranke sind in gleichem Maße durch ihre Hilflosigkeit dem Überfahrenwerden ausgesetzt. Ein Verbrechen, wobei der Betroffene „unverletzt" geblieben ist, wird selten als Ursache der Hilflosigkeit vorliegen (Schlafmittel, Gift, Alkohol).

Ein auf der Straße liegender bewußtloser Mensch ist — ganz besonders bei Nacht und auf freier Landstraße — in hohem Maße durch Kraftfahrzeuge gefährdet. Wetterungunst und alle oben ge-

nannten den Fahrer behindernden Umstände begünstigen noch das Zustandekommen solcher Unfälle. Die häufigste bei dem Überfahrenen liegende Ursache ist schwere Trunkenheit. Bei der späteren Betrachtung von Unglücksfällen, die ein mehrmals erfolgtes Überfahrenwerden vermuten lassen, wird gerade dieser eben angegebene typische Fall von größter differentialdiagnostischer Bedeutung sein und erhebliche Schwierigkeiten in der Sachverhaltsklarstellung bereiten. Die Bewußtlosigkeit kann auch durch eine schwere Ohnmacht, durch Krankheit — Epilepsie, Apoplexie — oder eine Intoxikation hervorgerufen sein, wobei wiederum an versuchten Selbstmord durch Schlafmittel oder Gift oder auch an ein Verbrechen gedacht werden muß.

Durch Kraftfahrzeugüberfahrung kann auch dann ein Mensch verletzt oder getötet werden, wenn er — durch eine frische, schwere Verletzung hilflos gemacht — dieser Gefahr preisgegeben ist. Darunter sind alle Straßenunfälle zu rechnen, die n i c h t durch Überfahren oder Anfahren durch Kraftfahrzeug entstanden sind, wie z. B. Sturz bei Glatteis, auf schlechter Straße, in der Trunkenheit, infolge von Altersschwäche usw.

Ein vor dem Überfahrenwerden gesetztes Trauma kann Bewußtlosigkeit zur Folge haben und damit die Gefahr für den Verletzten bedeutend vergrößern.

4. Während in allen bis jetzt aufgezählten Fällen ein noch lebender Mensch vom Kraftfahrzeug überfahren wurde — ganz gleich, ob er vor der Überfahrung schon dem Tod verfallen war oder nicht — was strafrechtlich von großer Bedeutung ist —, sind noch kurz die Fälle des Überfahrenwerdens eines bereits Toten zu betrachten.

Der Tote kann völlig unverletzt gewesen sein, bevor er überfahren wurde. Das „völlig unverletzt" ist hier nur als relativer Begriff zu nehmen; es soll als Todesursache jede Verletzung traumatischen Ursprungs ausgeschlossen sein. Den später Überfahrenen hatte also vorher auf der Straße eine Apoplexie oder ein Herztod ereilt (Sturzverletzungen sind besonders zu beachten!) oder er ist erfroren (Alkoholgenuß! Vgl. R e m u n d). Auch Selbstmord mittels Schlafmittel oder Gift könnte vorliegen, auch ein Verbrechen dieser Art; hierfür gilt das oben Gesagte.

Außer den Überfahrungsverletzungen kann der Tote aber noch andere vor dem Überfahrenwerden durch grobe Gewalteinwirkung entstandene Verletzungen aufweisen, die auf einen Unfall — auch hier wieder mit Ausnahme eines Unglücksfalls durch Überfahren —, auf Selbstmord oder ein Verbrechen zurückzuführen sind.

b) Alle genannten Möglichkeiten des Zustandekommens einer Kraftfahrzeugüberfahrung können Voraussetzung zum Tatbestand einer mehrmaligen Überfahrung sein. Bleibt der durch das erstmalige Überfahren oder Anfahren Verletzte oder Getötete auf der Straße liegen, ohne daß rechtzeitige Hilfe oder Hilfe überhaupt ihm zukommt, so muß eine nachfolgende Überfahrung unter Voraussetzung ungünstiger Bedingungen fast unvermeidbar sein.

Rein konstruktiv sind diese Fälle zweitmaliger Überfahrung nicht in gleicher Art einzuteilen wie die genannten Unglücksfälle der einmaligen oder erstmaligen Überfahrung. Denn abgesehen von dem sicher seltenen Fall, wo ein Überfahrener — womöglich auch mit fremder Hilfe — sich aufrichtet, weiterschleppt oder abtransportiert wird und während dieses Handelns noch ein zweites Mal überfahren wird, liegt der Verunglückte meist auf der Fahrbahn und bietet damit dem nachfolgenden Fahrer stets fast gleiche Verhältnisse.

1. Die durch einen Überfahrungsunfall gesetzten Verletzungen zugleich mit denen, die durch eine zweite Überfahrung verursacht wurden, werden in der Regel tödlich sein. Es wäre jedoch der Fall denkbar, daß der zum zweiten Mal Überfahrene noch lebt; er wird dann aber in der Regel seinen schweren Verletzungen oder einer intercurrenten Krankheit erliegen.

2. Im Ergebnis anders sind solche Fälle, in denen der Betroffene durch den vorangegangenen Überfahrungsunfall so schwer verletzt worden war, daß er schon vor der nochmaligen Gewalteinwirkung durch ein Kraftfahrzeug starb, oder der Tod hatte ihn schon während des ersten verletzenden Ereignisses sofort ereilt. Hier hat der Fahrer des zweiten Fahrzeuges zwar ebenso gut einen auf der Straße liegenden Menschen überfahren, aber bei diesem war der Tod bereits erfolgt.

Ein auf der Straße liegender Toter, dessen Tod auf eines der oben genannten Ereignisse zurückzuführen ist und der bereits einmal überfahren worden war, könnte also noch ein zweites Mal von einem Kraftfahrzeug überfahren werden.

### III. Die Verletzungsmechanik beim einfachen Überfahrenwerden.

Dieser kurzen Aufzählung von verschiedenen für die Zusammensetzung des Sachverhalts gegebenen Möglichkeiten, die bei Verdacht auf Vorliegen einer mehrfachen Überfahrung in Betracht zu ziehen sind, ist noch eine theoretische Skizze über die besondere Verletzungsmechanik beim Überfahren eines Menschen durch Kraft-

fahrzeuge anzufügen, deren ausführliche Bearbeitung jedoch über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen würde.

Die Einwirkungen, die von einem in beträchtlicher Geschwindigkeit befindlichen Kraftwagen ausgehend einen Menschen in aufrechter Haltung treffen, ergeben Verletzungen, wie sie ähnlich mit stumpfen Werkzeugen oder anderer grober stumpfer Gewalt verursacht werden können. Diese Stoßverletzungen („Anprall" R e m u n d) finden sich in mehr oder weniger ausgeprägtem Maße bei allen den Überfahrungen, die einen nicht liegenden Menschen treffen. Es bleibt allein bei diesen Stoßverletzungen — auch mit Einbeziehung anderer geringfügiger Verletzungen — beim nichtvollendeten Überfahren; der Wagen konnte entweder im Augenblick des Auftreffens zum Stehen gebracht werden oder der Verunglückte wurde nicht ganz erfaßt oder konnte sich noch zur Seite retten oder wurde im Anprall gegen den Wagen zur Seite geschleudert. Durch den Kühler oder die Kotflügel werden die Wirbelsäule, das Becken oder die Oberschenkel und die bedeckenden Weichteile verletzt, im besonderen die unteren Extremitäten — bei Lastkraftwagen trifft wegen ihres höheren Baues die stumpfe Gewalt auch die obere Körperhälfte —, wozu noch Stoßstange (häufig Querfrakturen ohne jede Splitterung, was auf große Rasanz der Gewalt schließen läßt. R e m u n d. — „Durch die Stoßstangen wird wenigstens ein Überfahrenwerden verhütet, da der Raum zwischen Stoßstange und Vorderwagen als Fangarm dient." P r ü m m) Radachsen und Trittbretter beitragen. Kopf, Thorax und Arme können durch die Einfassung der Windschutzscheibe und durch die übrigen Teile der Karosserie erheblich verletzt werden. Abwehrbewegungen können schwere Hand- und Armverletzungen hervorrufen. Die Stoßverletzungen tragen schürfenden Charakter, wenn die Wagenseite den Betroffenen erfaßt. Diesem kann auch ein Anfahren mit dem Kotflügel vorausgehen, wobei der Passant eine ausgleichende, dem Bestreben, das Gleichgewicht beizuhalten, entsprechende Bewegung des Oberkörpers macht, die sich notwendig gegen den Wagen hin richten muß; zu gleicher Zeit wird er durch die einwirkende Stoßgewalt zu Fall gebracht. So erklärt sich die nicht seltene Kollision des Türgriffs und anderer verhältnismäßig tief liegender Teile des Wagens mit dem Schädel. Es wirken hier also zwei Gewalten: die Wucht des fahrenden Wagens und die Kraft der Ausgleichbewegung. Ein Fall mit durch den Türgriff verursachtem Lochbruch des Schädels, dessen Entstehung durch den eben angeführten Mechanismus erklärt wird, gibt B r a u n an. Ähnlich ist auch der von S h e e h a n angeführte Fall, wo ein junges Mädchen vom Automo-

bil erfaßt und gegen die Tür des Wagens geschleudert wird (Ausgleichbewegung!?). Ärztlicher Befund: Tiefe Wunde am Hals mit Unterkieferbruch. Eine Schwellung am Hals wollte trotz der monatelang fortgesetzten Massage nicht zurückgehen. Nach einem halben Jahr erfolgte schließlich eine Röntgenaufnahme und Feststellung eines Fremdkörpers und daraufhin operative Entfernung eines $4^1/_2$ cm langen Stückes des stählernen Türgriffs. Auch Prof. Merkel sah ein verunglücktes Mädchen in der Chirurg. Klinik in München, bei dem in einer taschenförmig gestalteten Rückenweichteilwunde die ganze abgebrochene Türklinke der Autotüre gefunden wurde. Wenn der Betroffene gegen das fahrende Auto stürzt — z. B. vom Fahrrad — oder auf andere Weise im Augenblick der Einwirkung zu Fall kommt, können sehr schwere Verletzungen des Kopfes, des Gesichtes, des Schultergürtels, der Arme und des Thorax zustande kommen, die häufig eine charakteristische, dem einwirkenden Wagenteil entsprechende Form — z. B. der Kühlerfigur (Remund) — erkennen lassen. Der gleichzeitige, am Fahrzeug entstehende Schaden kann dabei ganz erheblich sein. Die durch den Kühler oder das davor angebrachte Schutzgitter gesetzten Verletzungen weisen häufig die entsprechende Gitterung auf (Hofman — Haberda; Straßmann 48; Heilmann; Remund; Weimann 58; Kenyères; eigene Beobachtungen des Münchener Instituts).

Die im Anfahren durch ein Kraftfahrzeug begründete stoßende Gewalt überträgt sich auf den gestoßenen Körper und wirkt sich in einer gleichsinnigen oder seitlich davon abweichenden Fortbewegung aus, auf welche ein mehr oder weniger heftiges Aufschlagen auf den Boden folgen muß. So sieht man z. B., daß der Passant von vorneher vom Auto angefahren wurde, so daß er an dieser primären Einwirkungsstelle eine geringe Schürfung und Blutunterlaufung aufweist; dann wurde er mit voller Wucht auf den Hinterkopf geschleudert, wo er neben einer Quetschwunde den zum Tode führenden Schädelbruch des Hinterhaupts samt Kleinhirnzertrümmerung und subduraler Blutung sich zuzog — ein ganz typisches Geschehen, wie man es an Hand des Sektionsbefundes eindeutig analysieren kann! Welche Wucht in der durch den Stoß verursachten Schleuderwirkung liegen kann, möge der von Weyrich beschriebene Fall als besonders markantes Beispiel für eine Stoß-Schleuderverletzung zeigen: Eine alte Frau wurde von einem Personenkraftwagen angefahren und überfahren. Sie starb 1½ Stunden nach dem Unfall. Unter vielen äußeren und inneren Verletzungen fand sich im rechten Stirnbein eine wie ausgestanzt aussehende

Lochfraktur von etwa 2½ cm Durchmesser, in der Tiefe — in die Gehirnsubstanz mit der entsprechenden Knochenplatte eingepreßt — ein 9 Gramm schwerer, glatter, rundlicher Kieselstein, der offenbar von der Straße stammte. Die dem Lochbruch entgegengesetzte linke Schädelseite wies dabei keine Verletzungen auf. Es besteht kein Zweifel, daß hier eine Stoß-Schleuderverletzung vorliegt (siehe auch Heilmann; Rummelsburg; Prümm). Remund führt Seite 16 als durch „Schleuderung" allein verursachte Verletzungen, Zerreißungen und Quetschungen innerer Organe an und bezeichnet mit „Aufprall" das primäre Zusammentreffen von Gewalt und Körper — oder Straße (Hindernis) und Körper bei Zusammenstößen. Er fand bei einem Knaben, der von einem Personenauto angefahren, zu Boden geschleudert und geschleift wurde, einen Abriß eines rechtsseitigen Luftröhrenastes und einen Abriß des Hauptbronchus. Der Brustkorb zeigte keinerlei Quetschungen und Spuren einer Radwirkung. Remund selbst führt in dem Seite 28 geschilderten Fall Quetschungen der Lunge und Butungen in ihren Aufhängebändern und einen Leberriß auf „Schleuderung" und „Aufprall" zurück. Der erste Fall wird also ähnlich zu beurteilen sein (Stoß-Schleuderverletzung), wenn nicht gar eine Überfahrung des Brustkorbs (Remund S. 26!) vorlag. Remund betont auch die Ähnlichkeit von Verletzungen durch Schleuderwirkung (in R'. Sinne!) und Überfahrenwerden. „Eine nachträgliche Unterscheidung nach der Ursache ist nicht zu machen." (S. 36).

Anfahren und Überfahren sind so häufig miteinander verbunden, daß sie im allgemeinen als ein Begriff behandelt werden. Eine Trennung ist also nur zur Erklärung des Unfallmechanismus und der verschiedenen, typischen Verletzungen vorzunehmen. Das eigentliche Überfahren haben wir in seiner reinsten und schwersten Form bei Eisenbahnüberfahrungen. Eisenbahn und besondere Typen schwerer Lastkraftwagen mit Vollgummibereifung bewirken fast ausschließlich direkte Überfahrungsverletzungen, die in Zerquetschung oder vollständiger Ab- bezw. Durchtrennung von Gliedern oder des Körpers oder in Zermalmung — nicht selten des Kopfes — bestehen. (Beykowski). Von allen anderen Fahrzeugen — ausgenommen die mit sehr geringer Stundengeschwindigkeit sich fortbewegenden — werden direkte Überfahrungsverletzungen („Selten trifft man reine Radwirkungen" Remund) nur in geringem Maße, dafür aber in der Regel schwere indirekte Überfahrungsverletzungen) „sekundäre Verletzungen" Pumplun) hervorgerufen werden. Die Seltenheit oder der im Verhältnis zu den übrigen Ver-

letzungen meist geringere Grad von direkten Überfahrungsverletzungen durch Automobile ist bedingt durch das Mindergewicht gegenüber Eisenbahn und schweren Lastwagen, die einen bedeutend größeren Druck auf die Unterlage ausüben. Letztere bietet bei der Eisenbahn durch die Erhabenheit der Schienen gegenüber dem Bahnkörper und damit durch ihre Gegenwirkung gegenüber der auftreffenden Gewalt (Schneidenwirkung, wie z. B. bei der Beißzange. Zugleich „Scherenwirkung". Hofmann — Haberda) noch besondere Verhältnisse, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann. Ausgesprochene Radverletzungen entstehen durch hochgebaute Wagen. Neben Ablederungen der Haut und Zerreißungen (Remund) kommen alle Formen von durch grobe stumpfe Gewalt verursachten Verletzungen vor, besonders Thoraxkompressionen, wobei häufig die Geringfügigkeit der äußeren Läsionen in großem Gegensatz zu den inneren Verletzungen steht Straßmann (49); Hoffmann; Kassel). Andererseits darf aus dem Vorliegen schwerer innerer Verletzungen, die auf Überfahrung hindeuten und aus geringfügigen äußeren Befunden nicht der Schluß gezogen werden, daß der Verunglückte von einem Automobil (mit Luftreifen!) überfahren worden sei; denn selbst nach Überfahrungen durch schwerste, langsam fahrende Transportfuhrwerke (mit Eisenreifen) wurden ähnliche, sich anscheinend widersprechende Befunde beobachtet. Die Elastizität der Unterlage mag hierbei eine wesentliche Rolle spielen (Friedemann; vgl. auch den von Schmidt angegebenen Fall).

Um so häufiger sind bei Automobilen die indirekten Überfahrungsverletzungen; sie sind bedingt durch den niedrigen Bau (geringe „Bodenfreiheit"), durch die Geschwindigkeit der Fortbewegung und durch die Wirkung der Radrotation.

Der durch die Stoß- und Schleuderwirkung zu Fall gebrachte oder aus irgend einem anderen Grunde auf dem Boden liegende Mensch wird dabei von dem Wagen so erfaßt, daß er zuerst durch Kühler, Stoßstange, Federung, Lenkgestänge oder Chassisteile ein Stück in der Fahrtrichtung mitgeschoben wird. Stoß, Schleudern, Fall und Schubbewegung werden häufig in ein Ganzes zusammenfließen; der Mechanismus für die Entstehung der indirekten Überfahrungsverletzungen kann in der praktischen Anwendung nur selten in seine einzelnen Glieder zerlegt werden.

Dem Mitschieben folgt durch die in der Gewaltrichtung wirkenden Autoteile und die entgegengesetzt wirkende Reibung der Unterlage — also der Straße, auf der der Mensch fortgeschoben

wird (Walzenwirkung!) — eine Einkeilung des Körpers zwischen Wagen und Boden, womit gleichzeitig der Körper auch von den Rädern ergriffen wird. Da die Fortbewegung der einwirkenden Gewalt fortbesteht, setzt sich auch die Walzwirkung fort, zugleich mit weiterer Schubwirkung, sodaß der Körper gedreht und gepreßt — gewalkt — und geschleift wird. Die hierbei entstehenden Verletzungen sind Kontusionen, Kompressionen, Frakturen, Luxationen, Hautabschürfungen und Ablederungen. F. R e u t e r (42) machte die an sich verständliche Beobachtung, daß bei regnerischem Wetter und wenn der Boden glatt ist, die Überfahrenen besonders intensiv geschleift werden.

Es kommt jedoch noch eine andere Wirkung hinzu, die von den rotierenden Rädern ausgeht. Hier haben wir eine der von der Unterlage ausgehenden Reibungswirkung gleichsinnige, der Fortbewegungswirkung und der auftreffenden Gewalt aber entgegengesetzt wirkende Kraft, die an der gleichen Stelle wie diese angreift. Der Vergleich des Körpers mit einer Walze, auf die die verschiedenen Kräfte einwirken, erleichtert wiederum die Vorstellung. Die Walze wird nicht allein in der Fahrtrichtung gerollt, sondern die Drehbewegung der Räder verursacht an ihren Angriffspunkten auch eine der Fahrtrichtung entgegengesetzte Drehung, die also die Walze unter den Wagen rotiert und überfährt. Die Adhäsionswirkung der Pneumatiks wird diesen Mechanismus insofern noch beeinflussen, als das etwaige Mitreißen von Kleidungsstücken die allgemeine Schleifwirkung unterstützt und unterhält.

Die genannten Kräfte treffen nun aber keine starre Walze; der menschliche Körper ist in sich verbiegbar. Er wird also — wie auch andere walzenförmige elastische Körper, die eine rotierende Gewalt, an umschriebener Stelle angreifend, zu Drehbewegungen zwingt — zu Schleuderbewegungen neigen. Ein einfaches Beispiel bietet ein Stück Gummischlauch, das wir — als Walze gedacht — auf einer festen Unterlage durch Darüberstreichen mit der Hand an seinem Ende ein Stück fortrollen. Das freie Ende wird dabei nicht auf der Unterlage haftend mitrotieren, sondern sich nach wenigen Umdrehungen — der Zentrifugalkraft gehorchend — von der Unterlage abheben und mit großer Wucht durch die Rotationsbewegung gegen die Unterlage geschleudert werden. Beim Überfahren eines Menschen durch die Räder eines Automobils finden wir einen ähnlichen Mechanismus: Auf der festen Straßendecke bewirken Umdrehung und Reibung der Räder die Fortbewegung des Fahrzeugs; die Schleuderwirkung durch Rotation kommt erst dann zur Geltung, wenn die Unterlage nicht fest in sich gefügt ist, der Wider-

stand, an dem die Reifen angreifen, also nicht groß ist. Jede schlechte steinige Straße, die von Kraftfahrzeugen befahren wird, bietet uns dieses Bild. Der menschliche Körper, der überfahren wird, ist ebenso als „Unterlage" zu betrachten, die keinen festen Angriffspunkt für die Reifen bietet und deshalb rotiert und geschleudert wird.

So entstehen die schweren Rotations-Schleuderverletzungen, falls der Verunglückte nicht unter dem fahrenden Wagen fest eingepreßt ist, wobei unter vielen anderen Verletzungen Frakturen, Luxationen, Abriß der Wirbelsäule zustande kommen können. Die Rotations-Schleuderverletzungen betreffen vor allem den Schädel (Beispiel: Zusammenstoß zwischen Auto und Radfahrer, letzterer wird vom rechten Vorderrad in der Bauchgegend erfaßt, überfahren und der Oberkörper in Sitzstellung geschleudert, sodaß der Kopf an das Schutzblech des Kraftwagens anschlägt. R e m u n d).

Das Zusammenwirken der verschiedenen genannten Gewalten, die oft in allergeringsten, kaum meßbaren Zeitabständen oder auch gleichzeitig den menschlichen Körper treffen, stellt d i e Unfallgewalt dar, deren Zergliederung nach den gegebenen Gesichtspunkten auf Grund der vorgefundenen Verletzungen mitunter sehr wichtige Anhaltspunkte gibt für die Rekonstruktion unklarer Überfahrungsunfälle.

## B. Die Untersuchung eines Falles von mehrmaliger Kraftfahrzeugüberfahrung.

In einer großen Zahl von Straßenunfällen sind nur wenige Anhaltspunkte für das abgelaufene Geschehen vorhanden.

Wurde ein sterbender Bewußtloser oder ein Toter mit schweren Verletzungen auf einsamer Straße liegend gefunden, so liegt die Annahme eines gewöhnlichen Verkehrsunfalls nahe. Die Situation am Tatort wird dazu beitragen, die erwähnte Anahme zu stützen, ganz abgesehen von der Art der Verletzungen, die häufig von vornherein die Möglichkeit eines Verbrechens ausschließen lassen, und auf einen Kraftfahrzeugunfall hindeuten; es erleichtert die Ermittlungsarbeit in einem solchen Fall bedeutend, wenn man das Vorliegen einer mehrmaligen Überfahrung als sicher annehmen oder umgekehrt verneinen kann. Auf ein zweimaliges Überfahrenwerden weisen diejenigen Fälle geradezu hin, wo ein Kraftfahrzeugführer einen auf der Straße liegenden Menschen überfährt oder wenigstens angibt, er habe ihn liegend angefahren oder überfahren und vielleicht behauptet, der Verunglückte müsse schon einmal vorher angefahren oder totgefahren worden sein!

Tatort- und Leichenbefunde, sowie die Ergebnisse des übrigen Ermittlungsverfahrens können nur in ihrer Gesamtheit zur Beantwortung der aufgeworfenen Frage herangezogen werden. Eine übersichtliche Trennung vorzunehmen, ist schwer, weil alle hier auftauchenden Fragen im engsten Zusammenhang miteinander stehen und insbesondere die zu ihrer Beantwortung heranzuziehenden Tatsachen einmal hier, dann wieder dort als entscheidend oder beweisend angeführt werden müssen.

## I. Tatort.

Es soll zuerst auf die wichtigsten Beobachtungen am Tatort eingegangen werden, wobei in der Hauptsache diejenigen Feststellungen berücksichtigt sind, die für die Möglichkeit eines zwei- oder mehrmaligen Überfahrens sprechen. In allen Fällen muß auszuschließen sein, daß der erste Täter oder Dritte Veränderungen am Tatort vorgenommen haben, in dem sie etwa dem vermeintlich Verletzten Hilfe leisten wollten, ihn aber dann, als sie den Tod feststellten, liegen ließen (andere Lage der Leiche, andere Blutspuren; s. u.) und dies später verheimlichten oder daß der Verunglückte ausgeraubt wurde.

a) Diejenigen Spuren, die nicht von dem Überfahrenen ausgehen, geben nur unsichere Anhaltspunkte. Die Fahrspur von mehreren Kraftfahrzeugen kann in auffallender Weise den Fundort der Leiche berühren oder durchschneiden, wobei auszuschließen sein müßte, daß nicht einer der Wagen vor dem Unfall (nach dem Unfall immer verdächtig! s. u.), diese Stelle passiert hat.

Die Lesbarkeit der Spuren hängt weitgehend von der Straßenbeschaffenheit und den Witterungsverhältnissen (Regen, Schnee!) ab. Dabei ist zu beachten, daß die Spur der Vorderreifen durch die Pneumatiks an den Hinterrädern vernichtet wird, sich also nur das Muster der letzteren findet — falls sich das Fahrzeug in gerader Richtung bewegte! —, da durch die gleiche Spurweite von Vorder- und Hinterrädern eine völlige Deckung der beiden Spurenbilder zustande kommt (Chavigny 5). Werden demnach Spuren angetroffen, die sich zum Teil auslöschen und liegt kein Grund vor für die Annahme, sie stammten von ein und demselben Wagen (Kurve!), so muß das den Verdacht auf die Beteiligung mehrerer Fahrzeuge lenken. Die Reifen können auch andere Spuren hinterlassen, wenn sie in Wasser oder Öl oder andere anhaftende Massen hineingefahren sind. Ebenso können Wasser- oder Ölspuren vom Auto selbst auf die Fahrbahn gelangt sein (Chavigny 5). Aus solchen Zeichen sind allenfalls nach Sicherstellung des in Frage kommenden Wagens mittels entsprechender Versuche Rückschlüsse auf

die Geschwindigkeit zu ziehen; hierzu tragen auch etwa vorhandene Brems- oder Stoppspuren bei (R e m u n d. Näheres über Pneumatikspuren s. u. B. III).

Unterstützt werden die Untersuchungen durch aufgefundene Beschädigungsstücke der Wagen, Scherben der zertrümmerten Scheinwerfer usw. Daß von beiden oder mehreren Wagen solche Stücke zu finden sind, ist sehr unwahrscheinlich; aber am Tatort gefundene Autobestandteile bei Unversehrtheit des als beteiligt festgestellten Wagens unter Ausschluß einer nachträglichen Reparatur deutet schon auf einen anderen beteiligten Wagen hin.

Gegenstände, die der Überfahrene bei sich trägt, seine Kopfbedeckung, Schuhe usw., sein Fahrrad oder dergleichen, können durch ihre Lage, ihren Fundort oder durch ihre Beschaffenheit darauf hinweisen, daß mehrere Fahrzeuge an der Unfallstelle vorübergekommen und an dem Unfall womöglich beteiligt sind. So können Gegenstände vom Unfallort — nicht Leichenfundort! — nach beiden Fahrtrichtungen verstreut sein. Die Annahme, das entgegengesetzt fahrende Automobil sei unbeteiligt, muß als wohlbegründet nachgewiesen und vor allem der Grund festgestellt werden, warum der Führer dieses Wagens vorübergefahren ist, ohne dem auf der Straße liegenden Menschen Beachtung zu schenken oder Anzeige zu erstatten.

Die K o p f b e d e c k u n g des Verunglückten wird mangels aller anderen Zeichen zuerst einmal insofern Aufschlüsse geben, als ihr Fundort mit der Unfallstelle und dem Lageort der Leiche in Beziehung gesetzt, Mutmaßungen über die Fahrtrichtung des gesuchten Wagens zuläßt. Treten hier Widersprüche auf oder decken sich diese Mutmaßungen nicht mit anderen Feststellungen, so ist der Schluß auf die Möglichkeit der Beteiligung eines zweiten Automobils berechtigt und nach weiteren hierfür sprechenden Zeichen zu suchen. Die Kopfbedeckung kann auch überfahren worden sein und Pneumatikspuren aufweisen, die sich allenfalls verwerten lassen (K e n y è r e s). Ähnliches gilt auch für verschleppte Halbschuhe des Verunglückten usw.

Nicht selten bietet auch ein am Tatort aufgefundenes F a h r r a d vielerlei Anhaltspunkte für die Rekonstruktion des Unfalls. Für die Feststellung, ob mehrere Automobile in Frage kommen, ist den Schleifspuren besondere Beachtung zu schenken. Das Rad muß am Ende einer auf der Straße abgezeichneten Schleifspur oder unweit davon entfernt liegen. Eine Unterbrechung der Schleifspuren ist immer verdächtig, wobei aber die Möglichkeit eingeräumt werden muß, daß das Fahrrad vom Fahrzeug ein Stück mitgetragen

oder weggeschleudert worden ist. Die Spuren sind genau mit den entsprechenden vorspringenden Teilen des Fahrrads — Lenkstange, Pedale, Radnaben usw. — in Deckung zu bringen und Inkongruenzen genauestens zu beachten. Auch die Abwetzspuren am Fahrrad selbst, an den Nickelteilen, an den Reifen und vor allem am Sattel können gegebenenfalls wichtige Fingerzeige geben. Auch Pneumatikspuren werden hie und da zu finden sein, die bei Nichtübereinstimmung mit denjenigen des in Frage kommenden Wagens auf einen Mitbeteiligten schließen lassen. Das gleiche gilt für losgelöste Teile des Fahrrads und läßt sich erweitern auf alle Gegenstände, die der Überfahrene bei sich trug und die er bei dem Unfall verlor.

Die genannten Beispiele lassen sich beliebig vermehren; die Grundzüge der Anwendung und Deutung werden stets die gleichen bleiben.

b) Deutlichere Hinweise auf die Möglichkeit einer zweimaligen Überfahrung können unter Umständen aus Spuren gelesen werden, die von dem verunglückten Menschen selbst ausgehen. Sind Schleif- oder Walkspuren auf der Straße zu finden, so ist der Ort des Unfalls sicher oder annähernd festgelegt; wenn die Lage des Verletzten oder der Leiche diesen Spuren nicht entspricht — der Überfahrene liegt z. B. bei sicher festgestellter Fahrtrichtung des in Frage kommenden Wagens von Osten nach Westen am östlichen Ende der Walkspur, also am Beginn! —, ist der Verdacht auf mehrmaliges Überfahrenwerden berechtigt.

c) Blutspritzer und angeklebte Kopfhaare können den Unfallort — unter Umständen genau die Stelle, wo eine bestimmte Verletzung gesetzt wurde — anzeigen und dazu verhelfen, die Fahrtrichtung zu bestimmen. Beim Walken und Schleudern wird aus stark blutenden Wunden Blut verspritzt. Aus den aufgefundenen Verletzungen, der Lage des Verunglückten und diesen Spuren läßt sich ungefähr ein Bild des Unfalls rekonstruieren, das mit den übrigen Feststellungen übereinstimmen muß. „Der Verletzte kann auch noch gegangen sein, Blut verschleppt, Hände oder Füße damit befeuchtet und Abdrücke dieser hinterlassen haben" (Schulz).

Blutspritzer am Fundort deuten noch nicht sicher auf die Beteiligung eines zweiten Kraftfahrzeugs hin, weil sie ebenso gut beim Überfahrenwerden verursacht sein können. In Verbindung mit Blutlachen lassen sich diese Zeichen besser verwerten; denn die größere Blutansammlung zeigt, daß hier der Verletzte oder Getötete längere Zeit gelegen haben muß. Größere Blutlachen müssen demnach immer mit dem Fundort in nächster Beziehung stehen; sind sie weit davon entfernt oder liegt der Verunglückte zwischen

zwei Blutlachen, dann ist mit Sicherheit anzunehmen, daß eine Lageveränderung des Verletzten oder der Leiche erfolgt ist und hierfür in erster Linie ein zweites Fahrzeug verantwortlich zu machen ist. Die Beachtung der Menge des ausgeflossenen Blutes ist wichtig, weil sie Anhaltspunkte dafür ergeben kann, ob die entsprechende Verletzung dem lebenden oder dem toten Menschen zugefügt worden war (Näheres siehe unter B II b).

Verstreute Hirnteile, ausgerissene und angeklebte Haare geben weitere Anhaltspunkte. Für die mikroskopische Feststellung, daß eine Überfahrung durch ein Automobil vorliegt, sind die an den Haaren aufgefundenen Veränderungen meistens zu gering (Lochte). Hirnteile und Haare können von anderen, später vorüber gekommenen Wagen verschleppt sein, wobei aber immer die Frage zu prüfen ist, inwieweit dieser Fahrer an dem Unfall beteiligt ist und warum er keine Anzeige erstattet hat.

d) Schleif- und Walkspuren lassen sich häufig finden. Auf nicht asphaltierter oder gepflasterter Straße hinterläßt der geschleifte Körper deutliche Spuren, auf glatter fester Unterlage sind allenfalls die Spuren der geschleiften Stiefel, blutige Schleifspuren oder solche von Gegenständen zu finden, die der Verunglückte in der Tasche trug. In einem uns bekannten Falle (Akten Nr. 1708/35 AG. München), wobei ein Radfahrer auf der Straße liegend überfahren wurde, zeigte das Kleinpflaster direkt an der Unfallstelle einen wenige Zentimeter langen und etwa einen Zentimeter breiten, nicht vollständig zusammenhängenden, dunkelbraun-roten Streifen, der sich innerhalb der mehrere Meter langen Schleifspur noch einmal in ähnlicher Weise wiederholte. Woher sollte diese Spur stammen? Der Verunglückte hatte in der einen Gesäßtasche seiner Hose seine Tabakspfeife stecken; der Pfeifenkopf wurde durch den aufgescheuerten Stoff hindurch auf der einen Seite in etwa 2 qcm Ausdehnung ganz glatt abgeschliffen und hinterließ die rotbraune Spur. In diesem Fall wurde das einmalige Überfahren durch Zeugenaussage einwandfrei festgestellt. In fraglichen Fällen kann aber auch ein solches Zeichen allenfalls zur Klärung des Sachverhalts beitragen.

e) Die Lage des Verletzten oder Getöteten allein kann recht wenig über den Hergang des Unfalls sagen. Aus Lage und Verletzungen läßt sich schon auf einen Verkehrsunfall schließen, wenn auch hierbei nie ein Verbrechen von vornherein ausgeschlossen werden kann. Andererseits kann auch eine für ein bestimmtes Verbrechen ganz charakteristische Leichenhaltung und -lage durch Überfahrung hervorgerufen worden sein. Auf die Verbindung von Verbrechen und Überfahrung kann hier nicht näher

eingegangen werden; nur der von Dalla Volta angegebene Fall eines durch Automobilüberfahrung ausgeführten Mordes soll als außergewöhnliches, mit Überfahrenwerden in Verbindung stehendes Verbrechen erwähnt werden. Für den Fall eines durch die rein zufällig entstandene Leichenhaltung vorgetäuschten Verbrechens sei folgendes Beispiel angeführt: Eine weibliche Leiche wurde auf der Straße gefunden, die Kleider waren weit nach oben gestreift, die Jacke verdeckte den größten Teil des Gesichts, die Geschlechtsteile waren vollkommen entblößt. Das nach oben gerutschte Beinkleid war so zerrissen, daß es die Geschlechtsteile ganz frei ließ. Die Beine lagen gespreizt, in den Knien gebeugt, nur bekleidet von den heruntergerutschten Strümpfen. Die Stellung mußte zuerst auf einen Lustmord hinweisen. Aber eine Reihe schwerer Verletzungen und Hautabschürfungen deutete auf Überfahrenwerden hin; auch wurden im Scheidenschleim keine Bestandteile menschlicher Samenflüssigkeit gefunden (Weimann 58).

Im Zusammenhang mit dem oben über die übrigen Tatortspuren Gesagten wird die Lage des verunglückten Menschen auch Anhaltspunkte für das Vorliegen einer mehrmaligen Überfahrung bieten können.

Die Kleider des Verletzten oder Getöteten weisen häufig vielerlei wichtige Zeichen auf, solange noch keine Hilfs- oder Wegschaffungsmaßnahmen getroffen sind! Vor allem sind hier unter Umständen Radspuren (Beykowski) zu finden, die sich besonders deutlich auf dem Leder des Schuhwerks abzeichnen (Remund), dann noch Schleifspuren mit charakteristischer Aussparung der durch Faltenbildung von Straßenschmutz und Staub freien Stellen und vielleicht auch Öl- oder Schmierenflecke von einem Autobestandteil. Verschieden geformte Radspuren an den Kleidern können dabei von ein und demselben Wagen stammen! Erst wenn diese Spuren mit anderen aufgefundenen entsprechenden Zeichen nicht übereinstimmen, ist ein Schluß auf doppeltes Überfahrenwerden möglich.

Blutflecke an den Kleidungsstücken, insbesondere aus den Wunden herabgeflossenes, eingetrocknetes Blut muß in seiner Verlaufsrichtung mit der Lage des Menschen und mit etwa vorhandenen Blutlachen genau übereinstimmen. Aus einer Inkongruenz dieser Zeichen läßt sich leicht und rasch zum mindesten das feststellen, daß eine Veränderung der Lage des Verunglückten nach dem Überfahrenwerden vorgenommen war, wobei eine nochmalige Überfahrung als naheliegend in Frage kommt. Ebenso sind etwa vor-

handene Totenflecke zu beurteilen (s. u. Todeszeitbestimmung). Bei schweren, tödlichen Verletzungen ist die Annahme, daß der Verunglückte sich durch eigene Kraft von der Stelle bewegte, unwahrscheinlich.

## II. Untersuchung des Verunglückten.

a) Eine besondere Gruppe in der Reihe der auf die Art und den Hergang des Unfalls — also auch auf zweimaliges Überfahrenwerden — hinweisenden Zeichen nehmen die an dem Verunglückten wahrzunehmenden Spuren — zumeist Verletzungen — ein, deren Untersuchung und Beschreibung — etwa bei der Sektion — gar nicht genau genug vorgenommen werden kann; denn regelmäßig müssen diese Aufzeichnungen später bei Auftreten von neuen Fragen oder von Zweifeln über den bisher angenommenen Unfallsverlauf wichtigste Grundlagen für die gesamte Beurteilung abgeben.

1. Ebenso wie auf den Kleidern finden sich in vielen Fällen auch Pneumatikspuren (Remund; Straßmann 49; „geformte" Radspuren, Weimann 58 und 59) und besonders die eben genannten Zeichen des Verlaufs von Blutungen auf der Haut des Verunglückten (Schultz).

2. Auf den Wert einer Temperaturbestimmung bei einer aufgefundenen Leiche und auf die Bewertung des Grades der Totenstarre und der Totenflecke wird unten bei der Erörterung der vorzunehmenden Todeszeitbestimmung näher eingegangen werden (über Blutgerinnung s. u. II b 3 δ).

3. Die durch Überfahrenwerden verursachten äußeren Verletzungen sind vor allem Hautwunden verschiedenster Art; sie werden hervorgerufen durch Aufprallen des Wagens — z. B. die obengenannten Kühler- und Kühlergitterverletzungen, Hautwunden, z. B. an den Beinen durch die Stoßstangen (Remund), Radnaben oder Fußraster —, durch das Schleudern auf die Straße — z. B. Platzwunden der Schädelbedeckung —, durch das Schleifen und Walken — meist Riß- und Schürfwunden mit paralleler Streifung (Weimann 59) und Ablederungen, die auch durch direkte Radüberfahrung entstehen. (Über Verletzungen durch Überfahrenwerden in der vorautomobilistischen Zeit vgl. Pressel; Arndt). Die Beurteilung der Art und Form dieser Verletzungen, auf die oben schon näher eingegangen wurde, ist im Zusammenhang mit anderen Tatortbefunden von größter Wichtigkeit für die Beantwortung der gerade beim Verdacht auf zweimaliges Überfahren entscheidenden Frage: wurde der Mensch in aufrechter Haltung oder am Boden liegend oder auf dem Rade fahrend angefahren

und überfahren? In einem von Remund angegebenen Fall, wo der Kraftfahrzeugfahrer behauptete, der von ihm Überfahrene müsse auf der Straße gelegen haben, konnte am linken Knie der Leiche vorn und seitlich eine starke Durchblutung der Weichteile nachgewiesen werden, die in ihrer Höhe — von der Fußsohle gemessen — genau der Höhe des Metallbandes der vorderen Stoßstange des betreffenden Wagens entsprach. Am rechten Oberschenkel fanden sich zwei zur Achse des Beins quer verlaufende streifenförmige Durchblutungen des Unterhautzellgewebes, die horizontal scharf abgegrenzt waren und in ihren Maßen und Abständen genau mit dem Doppelband der Stoßstange übereinstimmten, mit Ausnahme der unteren Durchblutung, die nur 2 cm (statt 4,5 cm) Breite aufwies. Lagen diese letzteren Durchblutungen auch 9 cm höher als die Stoßstange, so bewiesen doch diese einwandfreien Stoßverletzungen zugleich mit gröberen Beschädigungen des Wagens und Blutspuren am Kühler, daß der Verunglückte in aufrechter Haltung (der Befund rechts erklärt sich durch Entstehung im Fallen!) angefahren worden war. Gegen ein Überfahren in liegender Stellung sprechen, wie gerade auch dieses Beispiel zeigt, Blutspuren (s. u. III.) am Wagen in beträchtlicher Höhe vom Boden und ebenso Beschädigungen des Wagens. Wenn diese Zeichen fehlen und erwiesen ist, daß der Wagen nicht inzwischen abgespritzt oder gereinigt ist (keine Staubspuren, unterschiedliche Staub- und Straßenschmutzverteilung!) und auch nicht repariert wurde, ist der Nachweis, der Fahrer habe den Verunglückten in aufrechter Stellung überfahren — was unter Umständen aus einer ganz bestimmten Verletzung geschlossen wird — bei Fehlen jeglicher anderer entsprechender Hinweise schwer zu erbringen, mit anderen Worten: auf die Verletzung allein wird sich nur in ganz seltenen Fällen die Entscheidung, der Betroffene sei in aufrechter Haltung überfahren worden, stützen können; sie wird aber stets der Anlaß sein, nach anderen entsprechenden Zeichen zu suchen! Andererseits muß bei dem Verdacht, der Verunglückte sei auf der Straße liegend überfahren worden — oder bei der nicht selten gleichlautenden Behauptung des Kraftwagenführers —, der ursächliche Zusammenhang zu klären versucht werden. Auf diese Frage wurde oben näher eingegangen. Am nächsten liegt immer die Vermutung, daß der auf der Straße liegende Mensch schon einmal überfahren worden war. In die Reihe der hierfür sprechenden Zeichen gehören auch — allenfalls als wesentliche Merkmale — die Verletzungen und bei tödlichem Unfall der Sektionsbefund mit allen entsprechenden Untersuchungen.

b) Die Größe, der Grad und die Menge der Verletzungen ist weniger maßgebend als vielmehr das Verhalten des Organismus im allgemeinen und an den verletzten Stellen. Man geht dabei von der Überlegung aus, daß in den häufigsten Fällen der auf der Straße liegende, durch Überfahrenwerden Verunglückte tot ist und daß dann das zweite Kraftfahrzeug eine Leiche überfahren hat. Unter diesen Umständen müßten die von dem zweiten Wagen gesetzten Verletzungen als ausgesprochene Leichenverletzungen zu erkennen sein, weil sich diese in vielfacher Hinsicht von solchen des lebenden Körpers unterscheiden. Auf diese Weise läßt sich unter Umständen bei erwiesenem Vorliegen einer mehrmaligen Überfahrung auch feststellen, ob der Verunglückte beim zweiten Überfahrenwerden noch lebte oder nicht.

1. Daher gewinnt die in der Literatur häufig behandelte Frage nach der Bewertung von Zeichen intravital oder postmortal gesetzter Verletzungen hier besondere Bedeutung. Allerdings darf diese Bedeutung nicht überschätzt werden; denn der sicheren Beurteilung sind dadurch gewisse Grenzen gesetzt, daß meistens viele Verletzungen verschiedenster Entstehungsart vorhanden sind, und daß häufig ihrer Art nach gleichartige Verletzungen einander widersprechende Befunde ergeben, weil sie unter verschiedenen Bedingungen entstanden; darauf wird weiter unten noch hinzuweisen sein.

Die meisten Zeichen für intravitales Entstandensein von Verletzungen stützen sich auf die Unversehrtheit des Kreislaufs und übergeordneter Zentren, die sich selbst bei relativ kurzem Überleben in verschiedenster Weise auswirkt.

α) Die Menge des am Tatort aufgefundenen Blutes ist häufig schwer abzuschätzen, doch können z. B. auf asphaltierter Straße die Blutlachen relativ gut erhalten sein. Die Ausdehnung der Blutung ist mit der Schwere der entsprechenden Verletzung in Beziehung zu bringen, wobei Zahl und Größe der durchtrennten Gefäße, die Art ihrer Durchtrennung und das Verhalten der Wundflächen zu beachten sind. Die Größe der ergossenen Blutmenge ist auch abhängig von der Lage des Verletzten, was ganz besonders deswegen zu beachten ist, weil sich auch bei Leichen aus großen Verletzungen viel Blut durch Senkung — also bei günstiger Lagerung — ergießen kann (Schulz). Andererseits kann eine im Leben entstandene Verletzung nur sehr gering bluten, wenn die Funktion des Kreislaufs an sich schon darnieder lag oder der Tod kurze Zeit nach diesem Trauma eintrat oder die Gefäße durch die

mechanische Gewalteinwirkung gequetscht und zum Teil verschlossen worden waren (Chavigny 8). Gleichartige Symptome können also grundverschieden zu beurteilen sein, während ihrer Entstehung nach gleichartige Verletzungen ganz unterschiedliche Befunde zeitigen können.

Ganz ähnlich sind die Blutungen aus verletzten Organen in die Körperhöhlen zu bewerten. Bei großer ausgetretener Blutmenge finden sich regelmäßig stark anämische Organe; die kleinsten Gefäße des Parenchyms sind völlig ausgeblutet. Dieses blasse Aussehen der Organe hält Schulz für das wertvollste Zeichen vitaler Ausblutung. Auch Dittrich erkennt den Wert dieses Zeichens an, ebenso Walcher (57), während Mohr unter Berücksichtigung der Fehlerquelle — postmortale Ausblutung in der heißen Jahreszeit und Verhinderung der Ausblutung durch Einrollung der Intima bei intravitalem Geschehen — dieses Zeichen als zweifelhaft ansieht. In jedem Fall darf der Schluß auf intravitale Entstehung einer Verletzung nur aus einer bedeutenden Menge ergossenen Blutes bei entsprechender Lage des Verletzten oder aus dem Vorliegen einer hochgradigen Anaemie der inneren Organe gezogen werden.

Wird die Diagnose durch die Frage nach der Blutgerinnung in Wunden und in Blutlachen — also außerhalb der Leiche — wesentlich gestützt? Der Gerinnungsvorgang ist nicht so eng an Lebensfunktionen geknüpft, daß sein positiver Nachweis für eine intravitale Blutung sprechen würde (Naegeli). Auch nach dem Tode entleertes Blut kann noch gerinnen, zumal bei plötzlichem Eintritt des Todes, wo das Blut innerhalb des Gefäßsystems flüssig bleibt und seine Gerinnungsfähigkeit noch einige Stunden beibehält (Vogel; Reuter 41). Mehrere Stunden nach dem Tode erst entleertes Blut nimmt noch zuweilen eine schmierige, wie weich geronnene Beschaffenheit an (Schulz; vgl. Hofmann-Haberda; Lunemann).

β) Die Blutung in das Gewebe, das durch die verletzende Gewalt getroffen wurde, ist eines der bekanntesten Zeichen für intravitale Entstehung einer Verletzung. Ebenso wie die Blutung nach außen ist die Suffusion abhängig von der Funktion des Kreislaufs und von der Lagerung des Verletzten. Jedoch wird die Beurteilung dadurch etwas erleichtert, daß gerade bei Überfahrungen häufig sehr zahlreiche Verletzungen gesetzt werden und damit eine vergleichende Betrachtung sämtlicher Verletzungen hinsichtlich einer Blutunterlaufung möglich ist. Suffusionen auf einander entgegengesetzten Seiten des Körpers zeigen eine intravitale Entstehung an; post-

mortal, durch Senkung entstandene, vorgetäuschte Blutunterlaufungen befinden sich immer nur auf einer Seite. Auch beide Arten der Blutunterlaufungen können vorliegen, z. B. bei zweimalig Überfahrenen; es wird also neben allen anderen Zeichen darauf zu achten sein, daß alle nicht an abhängigen Partien des Körpers gelegenen Verletzungen eine auf intravitale Entstehung hindeutende Gewebsblutung aufweisen. Herzkraft und Überlebenszeit beeinflussen auch hier den Grad der Blutung. Das sind nicht die einzigen Abweichungen von der Grundregel, daß intravitale Verletzungen mit Hämorrhagie, postmortale ohne diese einhergehen; denn auch durch Einrollung der losgelösten Intima, durch Zusammendrehung der Gefäße oder aus anderer Ursache anatomischer oder physiologischer Art kann der Blutaustritt bei intravitalen Verletzungen verringert sein oder völlig ausbleiben. Auch eine durch ausgiebige Ausblutung nach außen oder in eine Körperhöhle hervorgerufene Anaemie — vorhergehende Verletzung, Verbrechen — kann das Fehlen eines Blutaustritts oder nur eine geringe Blutung an der entfernt gelegenen Verletzungsstelle zur Folge haben (Paltauf). Es wird also sehr schwer sein, bei geringer oder fehlender Blutunterlaufung die postmortale Entstehung der entsprechenden Verletzungen zu behaupten, ohne durch andere Zeichen diese Diagnose zu erhärten (Schulz; Chavigny 7 u. 8; Walcher 57; Lesser; Mohr; Vogel).

Die Blutungen nach außen und in Körperhöhlen und die Blutunterlaufung in die Umgebung der Verletzung geben uns recht unsichere Anhaltspunkte für die Beantwortung der Frage, ob die Verletzungen intra vitam oder post mortem entstanden sind, d. h. ob der Verunglückte lebend oder tot überfahren worden ist. Es gibt aber noch einige durch Blutungen hervorgerufene Zeichen, die vielleicht weniger häufig, aber bei ihrem Vorliegen fast als beweisend für intravitales Geschehen gelten müssen.

γ) Walcher (57) fand z. B. in mehreren Fällen von Eisenbahnüberfahrungen mehr oder weniger stark ausgeprägte streifige Muskelblutungen an den Ansatzstellen solcher Skelettmuskeln, die entfernt davon abgequetscht worden waren. „Es waren keine makroskopisch erkennbaren gröberen Muskelzerreissungen im Bereich dieser Ansatzstellen oder in nächster Nähe derselben zu erkennen, und die Blutungen waren von einer Intensität, daß wohl die Mehrzahl der Untersucher sie für intravitale halten würde." Diese entfernt von den Abquetschungsstellen liegenden Muskelblutungen, die durch Zerrung an den betreffenden Muskeln entstanden sind — nach

Walcher „Dehnungsblutungen" — fand auch Mohr in drei untersuchten Fällen von Eisenbahnüberfahrungen vor. Die Blutungen wurden „in regelmäßiger Anordnung an den Knochenansatzstellen der langen und gefiederten Rückenmuskulatur längs der Wirbelsäule, mehr oder weniger weit entfernt von der eigentlichen Abquetschstelle des Halses, meist im Bereich der Brustwirbelsäule" beobachtet. „Sie müssen als Folge übermäßiger Beugung oder Dehnung der Wirbelsäule ... oder als Ergebnis einer starken Zerrung durch die rollenden und gleichzeitig quetschenden Räder aufgefaßt werden." Bei Überfahrungen durch Kraftfahrzeuge kann es infolge des Walkens und der Radwirkung ebenfalls zu Dehnungen und Zerrungen an der Wirbelsäule, auch am Kopf und Hals (dann eventuell Blutungen in die Sternocleidomastoidei, Walcher 57) und an den Extremitäten (z. B. Blutungen in den Iliopsoas) kommen. Bei schwerer Kopfverletzung oder Schädelzertrümmerung oder bei der Vermutung starker traumatischer Beanspruchung der Wirbelsäule muß nach diesen Zeichen gesucht werden, wobei zu beachten ist, daß die zu suchenden Blutungen durchaus nicht den Stellen der direkten Gewalteinwirkung entsprechen müssen, ja nur dann als beweisend für das Gelebthaben im Unfall sind, wenn dort eine durch direkte Gewalteinwirkung hervorgerufene Blutung einwandfrei ausgeschlossen werden kann.

Ein auf dem gleichen Mechanismus beruhendes Zeichen dafür, daß der Verunglückte lebend überfahren wurde, gibt Mohr an. In den drei obengenannten Fällen von Überfahrung durch die Eisenbahn fand Mohr Risse und Zertrümmerungen von Wirbelkörpern und ihren Bandscheiben zugleich mit ausgedehnten Blutungen in die Risse der Wirbelkörper und Bandscheiben und in die kleinen Wirbelgelenke hinein, entfernt von der Stelle der unmittelbaren Gewalteinwirkung. Da die Bandscheiben nur eine sehr geringe Vaskularisation besitzen, können solche Blutungen in den Rissen nur aus den Gefäßen der mitverletzten Wirbelkörper stammen und deshalb diese mit den übigen entsprechenden Befunden ähnlich wie die oben genannten Blutungszeichen verwertet werden.

δ) Nach intravitalen Blutungen in die Bauchhöhle treten Resorptionserscheinungen am Zwerchfell auf, indem dort „nacheinander Blutresorptionsbilder zunächst in den Lymphspalten der Unterfläche des Zwerchfells in Form einer eigenartig chagrinierten Zeichnung entstehen, während gleich nachher in zunehmendem Maße die Lymphgefäßstränge auf der Brustfellseite des Zwerchfells sich mit Blut füllen" (Walcher 56). Es entstehen dann unter dem Epithel flächenhafte Blutansammlungen, besonders nach der

Brustfellseite hin (Hofmann-Haberda). „Schließlich können die blutgefüllten Lymphgefäßstränge hinter diesen eigenartigen Blutansammlungen fast völlig oder völlig verschwinden" (Walcher 56). Diese Erscheinungen sind bis jetzt nur beobachtet worden, wenn das Leben erst einige Zeit — frühestens ¼ Stunde — nach eingetretener Blutung erloschen war; sie sind deshalb beweisend für intravitales Geschehen (näheres siehe unter „Todeszeit").

ε) Bei Schädelverletzungen mit Zerreißung der Dura und Blutung in den Subduralraum gelangt das Blut nach einiger Zeit mit dem Liquor in die Ventrikel. Dieser positive Befund beweist mit Sicherheit eine gewisse, wenn auch vielleicht nur kurze Zeit des Überlebens nach dem Trauma (Merkel 31; Walcher 55). Dagegen beweist das Fehlen von Ventrikelblut bei vorhandener subduraler Blutung niemals das Gegenteil.

ζ) An der Haut finden sich außer den oben erwähnten Blutunterlaufungen ins Unterhautzellgewebe auch bei mehr oberflächlichen Schürfungen Veränderungen, die selbst bei Fehlen von anderweitigen Suffusionserscheinungen zuweilen zur Diagnose des intravitalen oder postmortalen Geschehens verwertet werden. Aus der Vertrocknung einer durch stumpfe Gewalt der Oberhaut beraubten Hautstelle mit strohgelber Farbe kann die Diagnose „postmortale Verletzung" nicht absolut sicher gestellt werden, wenn auch die durch Verdunstung hervorgerufene Austrocknung nur an der Leiche geschieht; wenn die Verletzung kurz vor dem Tode stattgefunden hatte, ist der Vorgang gegebenenfalls der gleiche. Eine Rötung der vertrockneten Stelle kann durch diffundierten Blutfarbstoff — also durch Hypostase — verursacht sein, aber auch durch einen Bluterguß in die vertrocknete Stelle selbst, der sich mikroskopisch als subcutane Blutung erweist, zumeist ohne Blutunterlaufung ins Unterhautzellgewebe, sodaß hier makroskopisch kein positiver Befund in diesem Sinne zu erheben ist. Eine Diagnose sollte nur aus mikroskopisch gefundenen reaktiven Veränderungen gestellt werden, die allerdings eine gewisse Überlebenszeit nach der Verletzung voraussetzen. Schon nach ½—2 Stunden sind histologisch Leukocytenvermehrung, Randstellung und Leukocyteneinwanderung in das verletzte Gewebe festzustellen. (Vgl. die Versuche von Walcher 54; Schulz; Mohr; Hofmann-Haberda). Eine rein seröse Infiltration in der Umgebung einer Hautabschürfung soll dagegen nicht als reaktiver Vorgang gedeutet werden dürfen; sie kann auch auf die Gerinnung des ausgetretenen Blutes und das Auspressen von Blutserum zurückzuführen sein. Die Retraktion der Wundränder, der Arterien und Sehnen und auch

der Trachea kann zur Diagnose mit herangezogen werden; als sicheres vitales Zeichen ist sie nicht anzusehen (Hofmann-Haberda; Straßmann 48).

η) Bei intravitalen Verletzungen des Gesichts, des Mundes, des Rachens, des Halses und der oberen Luftwege, sowie bei Schädelbasisbrüchen bietet sich häufig der Befund von blutigem Schaum oder von Blutgerinnseln im Kehlkopf, in der Luftröhre oder in den Bronchien, zuweilen mit schon makroskopisch sichtbaren Blutaspirationsherden in der Lunge. Diese letzteren sind nicht mit Kontusionsblutungsherden zu verwechseln, welche meist subpleural liegen und bei mikroskopischer Betrachtung im Gegensatz zu den Herden nach Aspiration zertrümmerte Septen und Zusammenfließen mehrerer Alveolen aufweisen. Auch nach traumatischer Zertrümmerung von Lungengewebe kann Blut in andere Lappenteile aspiriert werden. Der Nachweis ist dann an einer von der Verletzung entfernten Gewebsstelle zu führen. In den Larynx kann auch Blut ohne aktive Atembewegung unter besonderen Umständen hinabfließen oder hineingepreßt werden; hingegen muß angenommen werden, daß dies für die tieferen Luftwege in der Regel nicht gilt (vgl. Mueller 32a). Die vorgefundene Blutaspiration beweist, daß der Überfahrene während der Gewalteinwirkung gelebt haben muß und noch einige Atemzüge getan hat (Schulz; Hofmann-Haberda; Straßmann 48; Walcher 53; Mohr).

Verschlucktes Blut findet sich zuweilen in der Speiseröhre, im Magen, ja auch im Duodenum und in den obersten Dünndarmabschnitten. Dieser Befund sollte ohne gleichzeitiges Vorliegen von Blutaspiration nur dann als positives Zeichen vitaler Entstehung gewertet werden, wenn erhebliche Mengen verschluckt wurden; denn nach der Ansicht Muellers und Walchers (53) können ganz geringe Blutmengen auch postmortal in die Speiseröhre und in den Magen gelangen, „besonders bei erschlaffter Speiseröhre, also vor Eintritt oder nach Ablauf der Totenstarre".

In einigen Fällen von Überfahrungen mit schweren Schädelbasisbrüchen und offener Kommunikation der Schädel- mit der Mundhöhle wurden auch Gehirngewebsstücke nicht nur in den oberen Luftwegen, sondern auch in den Bronchiolen und sogar in den Alveolen vorgefunden. Ähnliche Befunde zeigten makroskopisch die Speisewege. Hierfür gilt das oben Gesagte. Die Verschleppung von Hirngewebe auf dem Luftweg ist ebenso beweisend für einen vitalen Vorgang wie die Blutaspiration (Walcher 55).

ϑ) Die Untersuchung der Lunge kann auch das Vorliegen einer Fettembolie ergeben, die selbst nach geringen Verletzungen zu fin-

den ist und stets darauf hinweist, daß der Verunglückte lebend überfahren wurde. Selbst bei sofort eintretendem Tod wurden Embolien beobachtet. Sie können als sicheres vitales Zeichen verwertet werden, wenn nicht anzunehmen ist, daß die Embolien durch ein früheres, weiter zurückliegendes Trauma verursacht worden sind (Walcher 55). Ebenso auszuschließen sind die wenigen Fälle von Fettembolie mit anderer als traumatischer Entstehungsursache, wie Delirium tremens, Fettleber und nach längerem Fäulnisprozeß der Leiche (Schulz; Hofmann-Haberda; Ziemke; Merkel 30; Straßmann 48; Alexander-Katz; Neureiter).

Auch Lebergewebe und Hirngewebe (Merkel 30) kann embolisch in die großen und feineren Äste der Arteria pulmonalis verschleppt werden. Bei offenem Foramen ovale (paradoxe Embolie) oder nachdem das Fett zum Teil die Lungenkapillaren passiert hat (transpulmonale Fettembolie) — also meist erst bei längerer Überlebensdauer —, werden die verschiedenen Formen der Embolie auch im Gehirn, in den Kranzgefäßen des Herzens, in der Niere und in der Haut gefunden.

2. Es muß als Regel betrachtet werden, daß Blutunterlaufungen in das eine Verletzung umgebende Gewebe und Blutungen aus blutreichen Organen nur dann vorgefunden werden, wenn der Überfahrene im Augenblick des Unfalls noch gelebt hat. Die Erfahrung zeigt aber, daß hierbei nicht nur diejenigen Fälle eine Ausnahme von dieser Regel bilden können, bei denen — wie schon oben erwähnt wurde — eine Kreislaufschwäche oder ein mechanischer Verschluß der Blutungsquelle oder vorangegangene hochgradige Ausblutung vorlag, sondern auch bei Überfahrungsfällen, die mit augenblicklich eintretendem Tod einhergehen, wie vollständige Zertrümmerung des Schädels, Durchtrennung des Halses und ähnlichen schweren Verletzungen können mitunter solche intravitalen Blutungen vermißt werden. (Dittrich; Chavigny 8; Schulz; Hofmann-Haberda).

Auch eine schwere Gehirnerschütterung mit Reizung des Vasomotorenzentrums und späterer Herz- und Gefäßlähmung kann das Eintreten dieser Zeichen vitaler Reaktion verhindern (Paltauf). Andererseits wurden auch bei rasch tötenden Verletzungen Blutungen gefunden — ja auch bei postmortalen Verletzungen —, wenn der Tod erst kurz vorher eingetreten und das Blut noch flüssig war. Agonale Verletzungen sind in ihren Erscheinungen in der Regel postmortalen gleichzusetzen (Walcher 52 u. 55; Hofmann-Haberda; Straßmann 48; Reuter 41 u. 42; Chavig-

ny et Simonin; Mohr; Remund). Da gerade bei Überfahrungen fast in der Regel viele Verletzungen in kürzester Zeit miteinander oder unmittelbar nacheinander gesetzt werden und somit ein augenblicklich tötendes Trauma entweder schon zu Beginn der Einwirkungen, oder aber auch erst ganz zum Schluß den Körper treffen kann, also trotz Vorfindens einer rasch tötenden Verletzung der Verunglückte noch während des ganzen Hergangs gelebt haben kann, ist aus dem Vorhandensein oder Fehlen dieser sogenannten „vitalen" Blutungszeichen nicht mit aller Sicherheit der Schluß zu ziehen, daß hier ein lebender Mensch oder ein Toter überfahren worden oder daß der Tod unbedingt noch vor den übrigen verschiedenen Überfahrungsverletzungen eingetreten sei. Das gleiche muß für die Commotio cerebri gelten. Nur bei dem Vorliegen anderer der oben noch angeführten Zeichen für vitales Geschehen sollte eine bestimmte Diagnose gestellt werden (Walcher 55 und 57). In einem von Pumplun angeführten Fall wurde die Leiche einer Frau auf einem doppelgleisigen Bahnkörper gefunden. Sie wies außer einer schweren Schädelverletzung und deutlichen Blutunterlaufungen ins Gewebe der Halsweichteile grobe Verletzungen der Extremitäten ohne jeden Blutaustritt auf. Aus diesem Befund konnte der Schluß gezogen werden, daß hier eine mehrmalige Überfahrung vorliege, was die in entgegengesetzter Richtung verstreuten Gegenstände (Schuh, Schirm, Haare, Gehirn- und Knochenteilchen usw.) bestätigten.

Nach diesen Ausführungen ist folgende Frage zu stellen:

Kann überhaupt aus den Unfallverletzungen der Schluß gezogen werden, daß hier eine mehrmalige Überfahrung vorliegen muß?

Es geht aus dem oben Gesagten hervor, daß sich widersprechende Befunde auch bei sicher erwiesenem einmaligem Überfahren angetroffen werden und daß bei einem durch mehrmaliges Überfahren Getöteten durchaus ein Befund vorliegen kann, der nur auf einen einzigen Unfall hindeutet. In jedem Fall wird aber das Auffinden einander nicht entsprechender Zeichen den Verdacht auslösen, daß der Verunglückte schon vor dem einen Unfall schwere Verletzungen erlitten hatte: beim Heranziehen sämtlicher anderer entsprechender Ermittlungen wird die Frage nach zweimaligem Überfahren gegebenenfalls genauer beantwortet werden. Umgekehrt kann der aus den Ermittlungen sich ergebende Verdacht auf mehrmaliges Überfahren durch gleichzeitiges Vorliegen vitaler und postmortaler Zeichen eine erhebliche Stütze erfahren.

3. Einen weiteren wertvollen Beitrag zu der Beurteilung, ob ein Verunglückter durch einmaliges Überfahren umgekommen ist oder ob er schon vor diesem Unfall nicht mehr lebte, also vielleicht zweimal überfahren wurde, gibt uns die Möglichkeit, den Zeitpunkt des Todes annähernd zu bestimmen (Merkel 31). Es kann dabei vom Zeitpunkt des Unfalls ausgegangen und festgestellt werden, wie lange der Verunglückte vermutlich oder wahrscheinlich noch gelebt hat. Die Schwere der Verletzungen gibt häufig schon einen Hinweis hierauf (Feststellung der Überlebensdauer); aber gerade beim Verdacht auf zweimaliges Überfahren darf hieraus kein Schluß auf die Todeszeit gezogen werden, weil es nicht feststeht, welche Verletzungen jeweils gesetzt wurden.

α) Dagegen läßt sich aus dem Befund des Magen-Darmkanals bei Berücksichtigung von Art und Quantität der letzten Mahlzeit und aus dem vorliegenden Verdauungszustand die Überlebenszeit zuweilen annähernd bestimmen. Pathologische Einflüsse mancher Art sind aber dabei zu berücksichtigen; krankhafte Magenfunktion, Störung der Motilität bei schweren Verletzungen lokaler (Zwerchfell!) oder allgemeiner Art, welch letztere einen Schock hervorrufen oder mit tiefster Bewußtlosigkeit einhergehen, auch Einflüsse von Seiten der Psyche und schließlich auch postmortale Weiterverdauung (Merkel 29; Straßmann 50) kommen hier in Betracht. Der Zustand der Blasenfüllung kann herangezogen werden unter Berücksichtigung von Abscheidungszeiten und Abscheidungsmengen. Auch hier kann der Wert des Untersuchungsergebnisses durch das Vorliegen ungewöhnlicher Verhältnisse, wie große Flüssigkeitsaufnahme, außerordentliche körperliche Anstrengung oder starke Schweißsekretion, oder auch durch Harnabgang nach dem Tode — besonders bei weiblichen Personen — beeinträchtigt werden. Daß der Befund von Blut in den Ventrikeln des Gehirns beweisend ist für eine gewisse — wenn auch kurze — Überlebenszeit, während Aspiration und Verschlucken von Blut und Hirngewebsstücken auch bei sofort im Unfall eingetretenem Tod gefunden wurde, ist oben schon erwähnt worden. Auch die am Zwerchfell vorgefundene Blutresorption bei abdominellen Blutungen läßt je nach ihrem Grad Schlüsse auf die Dauer der Überlebenszeit zu (Walcher 56).

β) Der Zustand der Leiche bei der Auffindung gibt auch einige Anhaltspunkte für die Beantwortung der Frage, vor wie langer Zeit etwa der Tod eingetreten sein muß. Totenflecke treten schon 60—80 Minuten nach dem Stillstand des Herzens auf; zuerst sind sie nur blaß — dies kann aber auch durch starke Ausblutung bedingt sein! —, dann werden sie deutlicher und dunkler. Bei will-

kürlicher Lageveränderung der Leiche können die Totenflecke wandern. 3—4 Stunden nach dem Tode verschwinden die Totenflecke bei Umlagerung der Leiche an den Stellen, an denen sie sich anfangs gebildet hatten, nicht mehr vollständig, neue Totenflecke können unter Umständen noch bis zu 12 Stunden post mortem bei Lagewechsel auftreten (Straßmann 48; Hofmann-Haberda). Diese Befunde wie auch das Verhalten der Hypostasen im Körper und in den Organen selbst spielen eine maßgebliche Rolle für die Feststellung der Todeszeit im Zusammenhang mit der angetroffenen Lage des Getöteten am Fundort; es wurde oben schon hierauf hingewiesen.

γ) Auch die Erstarrung der quergestreiften und glatten Muskulatur gibt unter Umständen weitere wertvolle Aufschlüsse für die Ermittlung der Todeszeit: An den Skelettmuskeln tritt nämlich die Totenstarre gewöhnlich schon 1—2 Stunden nach dem Tode auf, meist an der Kiefermuskulatur einsetzend und caudal fortschreitend. Voll entwickelte Totenstarre läßt vermuten, daß seit dem Tod mindestens 5 oder mehr Stunden verstrichen sind. Nach gewaltsamer Lösung der sich entwickelnden Totenstarre kann erneut — wenn auch weniger intensiv — Starre auftreten; aus diesem Zeichen darf der Schluß gezogen werden, daß der Tod vor nicht mehr als 7—8 Stunden eingetreten ist. Gänsehautbildung ist ein ganz unzuverlässiges Zeichen; man findet sie zuweilen bei Wasserleichen, wo sie am raschesten — etwa 5—7 Stunden nach Eintritt des Todes — auftreten kann (Zängerle; Straßmann 50). Der Einfluß von Wärme im Sinne einer Beschleunigung aller dieser Vorgänge und die Einwirkung von Kälte in hemmendem Sinne muß berücksichtigt werden.

Die Starre des Herzmuskels ist sicher ½—1 Stunde nach dem Tod ausgebildet; sie hält bis zu 24 Stunden an. Bis zur Sektion einer Unfall-Leiche wird meist eine weit größere Zeitspanne verstrichen sein (Aschoff; Hofmann-Haberda; Straßmann 48 u. 50; Meixner; Winterstein; Merkel 31).

δ) Das mit dem Tod einsetzende Sinken der Körpertemperatur ist in seinem Ablauf von vielen äußeren Umständen abhängig (Mueller u. a.). Der Körper kann sich noch viele Stunden nach dem Tod warm anfühlen; die Temperatur soll in der Stunde um 1 Grad Celsius abfallen (Puppe; Lunemann). Die Todeszeit ist aus der Abkühlungsgeschwindigkeit nur sehr ungenau zu bestimmen und kaum verwertbar. Eintrocknungserscheinungen treten sehr früh am Hodensack auf; sie werden schon 24 Stunden nach

dem Tod gefunden. Auch die Eintrocknung der offenstehenden Augen weist auf Todeseintritt vor mindestens 24 Stunden hin. Eintrocknung postmortal und intravital entstandener Hautabschürfungen ist ebenso zu beurteilen.

Blutfarbstoffdurchwanderung in das Darmrohr wird erst 48 Stunden nach dem Tod angetroffen. Die Gerinnung ausgeflossenen Blutes tritt in etwa 10 Minuten ein; sie ist weitgehend abhängig von äußeren Faktoren. In Blutlachen bleibt das Blut auch in geronnenem Zustand eine weiche Masse; das Serum sickert entweder in die durchlässige Unterlage hinein oder es trennt sich auf undurchlässigem Boden so vom Blutkuchen ab, daß es leicht für irgend eine andere Flüssigkeit (z. B. Harn) gehalten wird. Allmählich wird dann der schwarzrote Blutkuchen durch Austrocknung fester und verwandelt sich in eine gallertige Masse.

ε) Wenn die Frage, ob der Getötete im Unfall selbst umgekommen ist oder ob er noch einige Zeit gelebt hatte, aus anderen Zeichen nicht eindeutig zu beantworten ist, gibt uns noch die mikroskopische Untersuchung von verletztem Gewebe unter Umständen eine Möglichkeit, bei Vorliegen von entzündlich-reaktiven Veränderungen eine Diagnose zu stellen. Schon 1—2 Stunden nach einer Verletzung zeigen sich histologisch Leukocytenvermehrung und Leukocyteneinwanderung in das verletzte Gebiet. Nach Walcher's Ansicht (54) kann bei bekannter Todeszeit auch annähernd der Zeitpunkt der Verletzung bestimmt werden. Voraussetzung ist, daß zahlreiche Gewebsstücke untersucht werden. Ein negativer Befund läßt sich in entsprechendem Sinn nicht verwerten.

Die Beantwortung der verschiedenen Fragen, ob der Überfahrene lebte, bevor er verunglückte, oder ob er auf der Straße liegend überfahren wurde, und wenn er schon tot war, was als Todesursache anzusehen ist, ob er vielleicht mehrmals überfahren wurde usw., kann beim Vorliegen einiger besonders deutlicher Merkmale in seltenen Fällen mit aller Sicherheit vorgenommen werden; im allgemeinen wird nur das Gesamtbild einen Schluß in dieser oder jener Richtung zulassen.

### III. Fahrzeugermittlung.

Bei der Besprechung der Tatortszeichen, die beim Verdacht auf zweimaliges Überfahren zu beachten sind, wurden auch schon einige für die Ermittlung der in Frage kommenden Kraftfahrzeuge wesentliche Punkte berührt. Die zur Fahrzeugermittlung bei unklaren Überfahrungsunfällen anzustellenden Beobachtungen beschränken sich auf die durch das Fahrzeug selbst zuerückgelassenen Spuren,

auf Spuren des Unfalls am Wagen — wozu als Verdachtsmoment auch der Nachweis einer inzwischen vorgenommenen Reparatur oder Reinigung gehört —, auf die Aussagen des Fahrers und von Zeugen und auf vergleichende Zeitbestimmungen.

a) Verdächtige Pneumatikspuren auf der Straße oder an den Kleidern des Verunglückten werden in ihrer Form rekonstruiert, wobei zu beachten ist, daß die erhabenen Reifenteile (Positiv) in formbarem Boden (auch in Blutlachen, Verunreinigungen der Straße usw.) ein Bild des Negativs, also ein Profil der Reifenvertiefungen ergeben, während der feuchte oder beschmutzte Reifen (Wasser, Blut, Öl, Kot) auf trockener Straße (Asphalt, Klein- oder Kopfsteinpflaster) ein Muster der Erhöhung, also ein positives Bild hinterläßt. Auch die Breite der Pneumatikspur, die Spurweite der Räder, Abnutzungs-, Verletzungs- und Ausbesserungsspuren, die Unterscheidung von Pneumatik- und Vollgummireifenspuren (Lastauto!), die Spuren von Schneeketten können Anhaltspunkte abgeben (Chavigny 5). Über das unter Umständen wichtige Fotografieren und Abformen von Pneumatikspuren siehe Heindl. Eine Pneumatikprofiltabelle, wie sie Heindl zusammengestellt hat, und die einen Vorläufer eines kriminalistischen Pneumatikatlasses — etwa nach dem Vorbilde der Vereinigten Staaten — darstellt, erleichtert die Feststellung des Reifenfabrikats. — Ebenso können durch eine undichte Kühlvorrichtung oder durch Abtropfen von Öl verräterische Spuren hinterlassen werden. Auch an den Kleidern des Verunglückten sind manchmal solche Ölspuren zu finden.

Die Gestalt und Form von Verletzungen, die von charakteristischen Wagenteilen (Rippen des Kühlers, Kühlergitter, Kühlerfigur, Stoßstange usw.) herrühren, ergeben unter Umständen Anhaltspunkte für die Feststellung des fraglichen Fahrzeugs (Kenyères).

In der Tiefe solcher Verletzungen können auch kleine oder größere Stücke des betreffenden Wagenteils zurückbleiben. Die eigenartigen Fälle des Abreißens eines Türgriffs mit Steckenbleiben in der Wunde wurden oben schon angegeben; kleine Lackpartikelchen können — zumal in Schädelquetschwunden — Schlüsse auf die Karosseriefarbe des betreffenden Wagens zulassen. Solche vom Kraftfahrzeug zurückgelassenen „Defektspuren", zu denen auch Glassplitter von den Scheinwerfern oder von der Windschutzscheibe, Lacksplitter und ähnliche Funde gehören, erleichtern die Ermittlung beträchtlich, denn sie garantieren einen entsprechenden Befund an dem Wagen des Täters, wenn nicht eine sofortige Aus-

besserung erfolgt ist, die ihrerseits wieder größere Schwierigkeiten in der Feststellung macht.

b) Durch Reinigen und Abspritzen des Wagens werden gegebenenfalls wichtige Indizien vernichtet. Es kann versucht werden, durch eine Rundfrage an die umliegenden Tankstellen und Reparaturwerkstätten sofortige telefonische Benachrichtigung zu erhalten, falls ein verdächtiger Wagen dort in Arbeit gegeben wird. Blutspuren sind besonders an den vorderen, aber auch an den unteren Teilen des Wagens zu finden. Der Nachweis von Blut oder speziell von Menschenblut und Blutgruppenbestimmung können erforderlich sein. Remund gibt einen Fall an, wo die Verteidigung des Fahrers behauptete, die am Kühler und am Scheinwerfer aufgefundenen Blutspritzer stammten von zerquetschten Mücken, die sich an Menschenblut vollgesogen hätten. Gegen diesen Einwand sprach die nur in einem bestimmten Bezirk und nur am einen Scheinwerfer vorgefundene Blutbefleckung und das Fehlen von Resten der Insekten, die an dem nicht bespritzten Kühlerteil massenhaft zu finden waren. — Wenn der Überfahrene Kopfverletzungen aufweist, ist nach Haaren zu suchen, die häufig an den unteren vorstehenden Teilen des Wagens gefunden werden (vgl. Jungmichel 21). Auch größere oder kleinere Fetzen aus der Kleidung des Verunglückten bleiben an diesen Wagenteilen häufig hängen. Nach einer Überfahrung mit schwerer Schädelverletzung können Groß- oder Kleinhirnteile an den gleichen Stellen gefunden werden, die allenfalls mikroskopisch als solche festzustellen sind. Solche Befunde sind bei sehr genauer Untersuchung oft noch nach erfolgter Reinigung des Wagens zu erheben, wie folgender Fall zeigt: ein Mann wurde blutüberströmt auf der Straße gefunden, nachdem er wenige Minuten vorher noch mit einem Bekannten gesprochen hatte; er hatte einen Korb Eierpilze bei sich getragen, die jetzt weit verstreut auf der Straße umherlagen. Vergeblich wurde bei dem in Frage kommenden Wagen in den Pneurillen nach Eierpilzen gesucht; das Fahrzeug war inzwischen zum größten Teil abgespritzt worden. Erst auf Grund genauester Untersuchung konnten unter dem einen Trittbrett zwei Eierpilze im Straßenkot steckend aufgefunden und damit der Zusammenhang mit dem Unfall erwiesen werden (Remund). — Auch wenn sich keine der genannten Spuren nachweisen lassen, wird doch häufig die gleichmäßige Bedeckung mit Staub oder Straßenschmutz oder an bestimmten Teilen die Bedeckung mit einer Ölschicht Wischspuren zeigen. Bei der Überfahrung eines Radfahrers können die Fahrradreifenprofile Spuren am Automobil hinterlassen.

c) Die polizeilichen Erhebungen durch Einvernahme von Zeugen und solchen Kraftfahrzeugführern, die zur Unfallszeit den Tatort passiert haben können, die Nachprüfung ihrer Zeitangaben usw. und ihres Verhaltens werden in der üblichen Weise durchgeführt.

## C. Schuldfrage.

Mit der Tatbestandsklärung eng verknüpft ist die Frage nach dem ursächlichen Ereignis und nach dem für das Zustandekommen dieses zusammengesetzten Überfahrungsunfalls verantwortlichen Menschen, der bei erwiesener Schuld gesetzliche Strafverfolgung zu erwarten hat. Die Möglichkeit der verschiedenen Voraussetzungen, die für das Entstehen von Überfahrungen in Betracht kommen, wurde oben schon eingehend besprochen. Es ging daraus hervor, daß einmal äußere, von den Beteiligten nicht beeinflußbare Umstände verantwortlich zu machen sind, zum andern solche Umstände, die bei den Beteiligten selbst zu suchen sind und drittens noch solche, die von anderen Verkehrsteilnehmern, also von Dritten ausgehen.

Sehr häufig dürfte die Ursache bei dem Verunglückten selbst zu suchen sein, indem er selbst „die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht" ließ, also zu seinem eigenen Schaden fahrlässig im Sinne des Gesetzes (§ 276 BGB) handelte. Häufig ist aber auch der Kraftfahrzeugführer nicht von Schuld frei zu sprechen (vgl. K n u d t z o n). Strafrechtlich kommt es darauf an, daß der jeweils Beteiligte die gebotene Vorsicht vernachlässigte und daß von ihm die Anwendung dieser Vorsicht unter den obwaltenden Umständen billigerweise hätte erwartet werden können, oder daß er die Aufmerksamkeit, zu welcher er vermöge seines Amtes, Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet war (z. B. als Berufsfahrer), außer Acht ließ (sog. qualifizierte oder erschwerte Fahrlässigkeit). Immerhin wird man hier auch individuelle Unterschiede machen und von dem ruhigen Mann eine größere Vorsicht und besonders eine erhöhte Aufmerksamkeit verlangen als etwa von der nervösen Frau usw. Bei einem Mangel an den erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnissen und Fertigkeiten (Radfahren, Bedienung von Kraftfahrzeugen usw.) kann das die Schuld begründende Moment darin liegen, daß sich der Täter in eine Lage begeben hat, in der, wie er wußte oder wissen konnte, höhere Anforderungen gestellt werden. Die Vernachlässigung der erforderlichen Vorsicht liegt also darin, daß er in diese Situation überhaupt eintrat. Hier liegt der Übergang von der Nachlässigkeit, der „unbewußten Fahrlässigkeit", negligentia, zur „bewußten Fahrlässigkeit", luxuria, wo der Täter

sich die Möglichkeit der Verwirklichung des später eingetretenen Tatbestandes zwar vorstellte, aber auf die Nichtverwirklichung vertraute (Frank). Es ist gut vorstellbar, daß gerade die Einwirkung von Alkohol eine solche Sorglosigkeit, d. h. Fahrlässigkeit zur Folge haben kann. Bestrafung kann erfolgen wegen fahrlässiger Tötung nach § 222 Abs. 1 StGB. mit Gefängnis bis zu 3 Jahren, wegen fahrlässiger Körperverletzung nach § 230 Abs. 1 StGB. mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu 2 Jahren und wegen Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften der Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung — StVO. —) vom 13. Nov. 1937 und der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrszulassungsordnung — StVZO. —) vom 13. Nov. 1937 oder der zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen nach § 49 StVO. und auch nach § 71 StVZO. mit Geldstrafe bis zu 150 Reichsmark oder mit Haft. Nach § 3,2 StVZO. kann die Fahrerlaubnis entzogen werden, insbesondere demjenigen, der „unter erheblicher Wirkung geistiger Getränke oder Rauschgifte am Verkehr teilgenommen oder sonst gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder andere Strafgesetze erheblich verstoßen hat". Auf die Zahlung einer Entschädigung kann nach § 231 StGB. in Gestalt von Buße in Höhe bis zu 10 000 Reichsmark vom Gericht auf Verlangen des Verletzten neben der Strafe erkannt werden. Allerdings schließt eine erkannte Buße die Geltendmachung weiterer zivilrechtlicher Ansprüche aus. Die gerichtliche Verfolgung einer einfachen fahrlässigen Körperverletzung tritt nur auf Antrag ein (§§ 232, 61—65 StGB.).

Der berufsmäßige Kraftfahrzeugführer aber ist zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet; läßt er diese gebotene Sorgfalt außer Acht („qualifizierte Fahrlässigkeit") und beschädigt er dabei einen Menschen, so kann bei Tötung nach § 222 Abs. 2 StGB. seine Strafe bis auf 5 Jahre Gefängnis erhöht werden. Außerdem kann bei der Strenge des heutigen Verkehrsrechts nach polizeilichen Vorschriften das verkehrswidrige Verhalten aller Verkehrsteilnehmer noch mit Strafe belegt werden. Der Verunglückte, der Fahrer und Dritte können auch jeder mit einem mehr oder weniger großen Maß an „Schuld" den Unfall hervorgerufen haben — Begriff der konkurrierenden Fahrlässigkeit —, sodaß Strafe und Ersatzpflicht entsprechend bemessen werden.

Wie ist bei einem Unfall mit zweimaligem Überfahren oder beim Verdacht auf einen solchen Unfall die Schuldfrage zu beurteilen?

Die Erfahrung hat gezeigt, daß es in fraglichen Fällen wichtig

ist, zuerst einmal die Ursache für das Zustandekommen der „letzten" Überfahrung bei dem Verunglückten selbst zu suchen. Fast regelmäßig wird die Angabe des Fahrzeugführers, er habe den Menschen auf der Straße liegend überfahren, — was doch auf die Möglichkeit einer vorangegangenen Überfahrung hinweist! — dadurch als höchstwahrscheinlich zutreffend gefunden, daß nach den Ermittlungen eine hochgradige Trunkenheit des Verunglückten vor dem Unfall bemerkt worden war und deshalb angenommen werden kann, daß er auf der Straße hingefallen und eingeschlafen war. Die Vermutung eines erheblichen Alkoholrausches sowohl beim Verunglückten wie auch beim Fahrzeuglenker läßt sich noch nachträglich durch eine Blutuntersuchung bestätigen. Die mikrochemische Methode der Bestimmung des Alkoholgehaltes im Blut nach W i d m a r k gibt uns die Möglichkeit, mit Berücksichtigung der abgelaufenen Zeit die bereits verbrannte und die noch im Blut vorhandene Alkoholmenge festzustellen, woraus gewisse Schlüsse auf die genossene Menge des berauschenden Getränks gezogen werden können (vgl. J u n g m i c h e l 20 und die dort angegebene Literatur; H o f f m a n n 17 b; P r e s s e l zweifelt — ganz zu Unrecht! — die Genauigkeit des Blutalkoholnachweises auch bei frischen Leichen an; P r ü m m bezweifelt die absolute Verwertbarkeit mit Rücksicht auf die individuell verschiedene Toleranzgrenze, die selbstverständlich berücksichtigt werden muß). Diese Feststellung schließt zwar nicht aus, daß der Verunglückte nicht zweimal überfahren worden sei, aber bei fortbestehender Unklarheit des Sachverhalts kann der Fahrer nicht wegen fahrlässiger Tötung bestraft werden. Selbst wenn nachgewiesen wird, daß der Betrunkene nur durch dieses Kraftfahrzeug — also lebend — überfahren und getötet wurde, ist das Maß von Fahrlässigkeit, das dem Fahrer anzurechnen ist, allein schon aus dem Grunde ein nur sehr geringes, weil ein Kraftfahrzeugführer im allgemeinen nicht damit zu rechnen braucht und weil es nicht im Bereich der Vorstellbarkeit aller von ihm zu beherrschenden plötzlich eintretenden Zwischenfälle liegt, daß ein lebender Mensch auf der Fahrbahn liegt oder daß ein auf der Straße wahrgenommenes Hindernis ein liegender lebender Mensch ist. Nicht zu vergessen ist, daß der Versuch, eine Überfahrung zu verhüten, das Fahrzeug selbst, den Fahrer, seine Mitfahrer, seine Last und Dritte in größte Gefahr bringen kann. Ebenso ist die Schuld des Fahrers zu beurteilen, wenn der Verunglückte schon einmal überfahren worden war und noch lebte. Eine nachträgliche Feststellung, ob der Verunglückte schon vor dem zweiten Überfahren tödlich verletzt gewesen war oder ob erst das zweite Kraftfahrzeug

tödliche Verletzungen verursachte, wird häufig unentschieden bleiben müssen. In einem solchen Fall kann also der erste Fahrer wegen fahrlässiger Körperverletzung schwerer bestraft werden als der zweite Kraftfahrzeugführer, der sich wegen fahrlässiger Tötung zu verantworten hat. In der Regel wird der Nachweis, daß der Verunglückte bei der zweiten Überfahrung noch am Leben war, nicht mit aller Sicherheit erbracht werden können, sodaß eine Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung entfällt.

Das Überfahren eines Toten ist nicht strafbar; nur Mängel in der Fahreigenschaft des Kraftfahrzeuges oder in der Eignung zum Führen des Kraftfahrzeuges können nach § 49 StVO. oder nach § 3 oder § 71 StVZO. zu einer Bestrafung führen.

## D. Fälle.

Angesichts des ungeheuren Aufschwungs des Autoverkehrs sollte man doch damit rechnen können, daß mehrmaliges Überfahren eines Menschen auf abseits gelegenen Straßen — zumal in der Dämmerung oder während der Nacht — häufiger vorkommt. Umso erstaunlicher ist es jedoch, daß eine Angabe über einen Unfall, bei dem der Nachweis einer mehrfachen Überfahrung durch verschiedene Kraftfahrzeuge einwandfrei erbracht worden war, in Gerichtsakten und in der Literatur nicht gefunden werden konnte. Eine Umfrage bei den Landgerichtsärzten Bayerns zeigte, daß ein solcher Fall von ihnen bis jetzt noch nicht beobachtet worden war. Wir möchen hieraus nicht den sicheren Schluß ziehen, daß eine mehrfache Überfahrung äußerst selten ist; mancher Fall von wiederholter Überfahrung durch Kraftfahrzeuge wird als solcher vielleicht nicht erkannt werden, wie auch umgekehrt bei einmaligem Überfahren ein Unglücksfall mit mehrfacher Überfahrung angenommen werden kann.

Es sollen einige Fälle angeführt werden, in denen mehrmaliges Überfahrenwerden als vorliegend erachtet wurde, deren Tatbestand aber nach eingehender Prüfung den Verdacht auf nur einfache Überfahrung erweckte; die genaue Bearbeitung der Fälle rechtfertigt diesen Verdacht in hohem Maße, sodaß die Annahme des Vorliegens einer einfachen Überfahrung als sicher betrachtet werden darf. Ein Fall von sichergestellter mehrfacher Überfahrung, der ein Kuriosum bildet, ist — aus dem Französischen übertragen — im Auszug noch angefügt.

**Fall 1** (Akten Nr. A 32/35 Landgericht Passau):

Auf der Staatsstraße Passau—Freyung wurde am 25. 2. 35 frühmorgens etwa um 1.30 Uhr in Höhe der Ortschaft F. ein Mann

von einem Personenomnibus überfahren. Der Kraftwagenführer meldete sofort (um 2 Uhr) den Unfall auf der nächsten Gendarmeriestation und gab an, er sei einem auf der rechten Straßenseite liegenden Menschen über die Beine gefahren.

Nach umfangreichen Erhebungen wurde das Verfahren gegen den Fahrer am 20. 4. 35 von der Staatsanwaltschaft Passau eingestellt, weil aus dem ganzen Sachverhalt geschlossen wurde, daß der Verunglückte schon einmal (von Unbekannt) überfahren und bereits tot war, als er von dem Omnibus überfahren wurde.

Tatort (vgl. Situationsplan):

Straße 7 m breit, zum Teil mit Schnee bedeckt, gefroren. Ziemlich klare Mondnacht, kein Nebel, leichter Frost.

Fahrspur etwa 2.70 m breit; an der Unfallstelle keine Reifenspur, die von der üblichen, ausgefahrenen Spur abweicht. Keine Brems- oder Schleuderspur. Omnibus-Fahrtrichtung Süd-Nord.

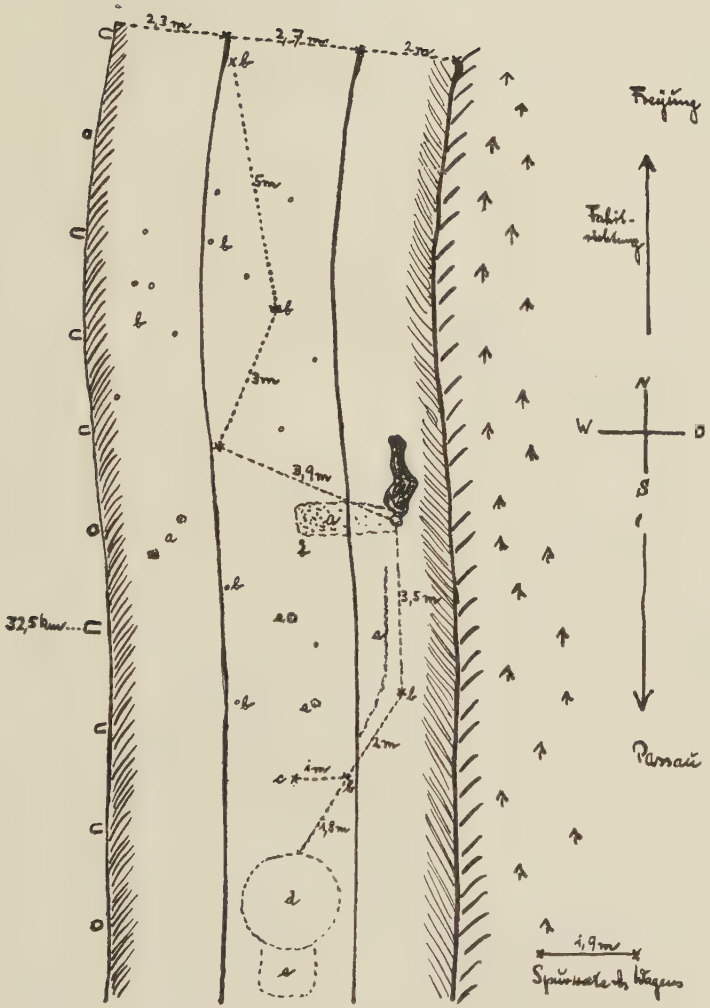
Etwa 1 m außerhalb der äußersten — östlich gelegenen — Fahrspur liegt die Leiche längs zur Straßenrichtung. Gehirnteile finden sich nur nördlich und südlich von der Leiche im Umkreis bis zu etwa 6 m, ebenso Stücke der Schädeldecke, die zum Teil nördlich von der Leiche in der Nähe der äußersten westlichen Fahrspur liegen. Blutspritzer finden sich besonders südlich von der Leiche und ein 3,50 m langer Blutstreifen im Schnee neben der äußersten östlichen Fahrspur. Etwa 7 m südlich von der Leiche liegt in der Mitte der Straße der Hut des Verunglückten; südlich davon — ungefähr 1.50 m entfernt — fällt eine ausgetretene Stelle von 2 m Durchmesser auf, die Abdrücke der Gummiabsätze des Toten aufweist. Eine 1 m lange und breite, eisige Stelle schließt sich hieran südlich an.

Die Leiche liegt mit dem Kopf nach Süden, mit den Füßen nach Norden, dem Fahrziel des Omnibusses zu; der Tote liegt auf der linken Seite, fast auf dem Bauch.

Die Schädelkapsel ist über dem Gesicht weitgehend zertrümmert, die harten Hirnhäute und das Schädelinnere liegen völlig frei. Auf der Straße befindet sich, von der Stelle des Kopfes ausgehend, nach der Mitte der Fahrbahn zu eine 1.50 m lange, 60 cm breite Blutlache.

Der Verunglückte:

Die Leiche ist nicht totenstarr (2.45 Uhr). Die braune Überjoppe weist in der Mitte, dicht an der Kragennaht, eine dreieckige größere Zerreißung des Gewebes und des Futters auf, deren Umgebung mit schwärzlich-fettiger Masse (Wagenschmiere) verschmiert ist.




a) Blut
b) Teile der Schädeldecke und des Gehirns
c) Hut
d) Festgetretene Stelle im Schnee
e) Eisbedeckte Stelle
Schneehöhe am Rand der Straße ca. 40 cm

Die blaue Joppe zeigt Blutflecken am Kragen, vereinzelte Blutstreifen am Rücken und an der rechten Vorderbahn. Der Kragen der Joppe ist hinten in der Mitte in Ausdehnung von 1 : 1,5 cm zerrissen. Das Innenfutter der Joppe ist an der rechten Seite in der Umgebung der Seitentasche mit gelb-weißlichen, stellenweise etwas blutigen und zähen Massen (Gehirn?) verschmiert.

Der Wollsweater weist in der Gegend der linken Achsel Blutspritzer auf, die rechte Vorderseite von der Achsel abwärts ist mit Blut und mit der gleichen gelblich-weißen Schmiere befleckt.

Das Hemd ist vorn völlig mit Blut verschmiert und durchtränkt. Auf der rechten Bauchseite befinden sich mehrere parallel verlaufende Streifen von Straßenkot von 10—15 cm Länge. In der Mitte des Hemdes unterhalb des Brusteinsatzes zeigt sich ein 7 cm langer Riss. Die Innenseite des Hemdes, der Gesäßteil und die Innenseite des linken Beines der Unterhose sind stark mit Menschenkot beschmutzt.

Der Überfahrene ist als Trinker seiner Umgebung bekannt. Im Rausch wäre er früher beinahe schon einmal von der Eisenbahn überfahren worden, hatte mehrmals auch schon betrunken auf der Straße gelegen und wäre hierbei vor einiger Zeit schon von einem Kraftwagen fast überfahren worden. Am Vorabend des Unfalls war er nach Zeugenaussage schwer betrunken und wurde zuletzt um 0.15 Uhr auf der Straße in nördlicher Richtung ziemlich schwankend gehend gesehen. Von dort bis zur Unfallstelle hätte er ungefähr 20 Minuten zu gehen gehabt.

Die Sektion, die von Landgerichtsarzt Dr. Arnold und Bezirksarzt Dr. Wutz am 25. 2. 35 in Freyung ausgeführt wurde, ergibt außer der ganz schweren Schädelverletzung mit vollständiger Zertrümmerung des Schädeldaches (vom Großhirn war in der Schädelhöhle nichts mehr vorhanden) und kleineren Zungenverletzungen einen großen Bluterguß hinter dem linken musc. iliopsoas und eine völlige Abtrennung der linken Darmbeinschaufel vom Kreuzbein — Die Luftröhre zeigt etwas blutige Auflagerung (?), die Lungen sind an einigen Stellen subpleural blutunterlaufen; im unteren Teil der Speiseröhre findet sich eine weißlich-schmierige Masse (Hirnsubstanz?). Der Magen ist leer, nur in den Falten befindet sich dicker zäher Schleim.

Einige äußere Hautabschürfungen sind vertrocknet und weisen keine Blutunterlaufungen auf.

Da nach übereinstimmenden Zeugenaussagen in der Nacht des Unfalls schwerste Trunkenheit bei dem Überfahrenen vorlag, bringt

die Untersuchung des Leichenblutes auf seinen Alkoholgehalt nichts Neues.

Diese gesamten Befunde stimmen gut überein und könnten ohne Zweifel auch auf eine einmalige Überfahrung hinweisen. Das Fehlen von Blutunterlaufungen bei einigen Hautabschürfungen besagt bei der vorliegenden Zerreißung des Großhirns gar nichts. Die Gewalteinwirkungsstelle selbst dürfte in der Gegend des Fundortes des Hutes zu suchen sein. Die ausgetretene Stelle mit den Abdrücken der Gummiabsätze des Toten zugleich mit dem Beckenbruch könnte auf Überfahren in aufrechter Haltung hinweisen, die mit der Eisdecke versehene Stelle spricht dafür, daß hier eine Zeitlang ein warmer Körper auf dem Schnee auflag.

Die Schädelzertrümmerung muß sogleich beim Auftreffen geschehen sein, denn von der „Unfall"stelle aus sind Gehirn- und Schädeldeckenteile sowie Blutspritzer in der Fahrtrichtung des Omnibusses zu finden. Die sich bis in die Mitte der Fahrbahn ausbreitende, 150 : 60 cm große Blutlache deutet daraufhin, daß die Leiche wohl genau auf der gleichen Höhe, aber ursprünglich mehr nach der Straßenmitte zu gelegen hatte (Verlagerung durch den Kraftwagenführer; siehe unten). Die Schädelverletzung und die Blutung (aus den zerrissenen venösen Blutleitern des Kopfes) gehören unbedingt zusammen. Nichts spricht für einen Unfall vor Eintritt dieser schweren Verletzung, nichts spricht dafür, daß der in der Blutlache liegende Tote (keine Lageveränderung, keine Blutspur durch Autoreifen!) überfahren wurde.

Das vorläufige Gutachten des Landgerichtsarztes Dr. Arnold lautet: „Der Tod ist eingetreten zufolge Zertrümmerung des Schädels und vollständiger Zerreißung des Gehirns. Diese Zertrümmerung des Schädels ist verursacht durch einen ungeheuren Druck auf den Schädel, wie er beim Überfahrenwerden durch Kraftwagen vorkommt. Ein Teil der Hautabschürfungen kann auch nach dem Tode erfolgt sein, weil keine vitalen Reaktionen erkennbar sind. Der Beckenbruch muß noch vor dem Tode stattgefunden haben."

Feststellungen über den Täter:

Der Fahrer hatte — wie er selbst zugibt — seit dem Mittagessen im Laufe des Nachmitags und Abends zwei Glas und 7 halbe Liter Bier getrunken; der Alkoholgehalt des Blutes errechnete sich für die Zeit des Unfalls auf 1,42 Promille (Gerichtl. Med. Institut München), was einem leichten Rauschzustand entspricht. Kurz vor der Unfallstelle habe er — so gibt er an — einen schwarzen Gegenstand an der rechten Straßenseite liegen sehen, den er für einen

Holzscheit hielt. 3 m vor dem Hindernis habe er bemerkt, daß der Gegenstand bis in die rechte Fahrspur reiche, und er habe deshalb den Wagen kurz nach links gerissen und den mit 40—45 km Stundengeschwindigkeit fahrenden Omnibus so stark, wie er konnte, gebremst und auf 3—4 m angehalten. Beim Überfahren des Hindernisses habe er bemerkt, daß es sich um einen Menschen handelte; er sei dem Mann über die Beine gefahren mit dem rechten Vorderreifen. Als er bei dem Licht einer kleinen Taschenlampe nach dem Verunglückten sah, habe der Kopf die gleiche Lage eingenommen, wie sie später gefunden wurde; von den Verletzungen, von Blut oder Gehirnteilen habe er nichts bemerkt, er habe aber dem Mann an die Brust gegriffen, um zu fühlen, ob das Herz noch schlägt, und er habe dabei wahrgenommen, daß der Körper schon kalt war. Die Beine des Toten habe er dann nach dem Straßenrand zu hingelegt, damit sie nicht in die Fahrbahn hängen würden. — Von K. sei er um 0.45 Uhr weggefahren; er müßte demnach kurz nach 1 Uhr, spätestens um 1.15 Uhr an der Unfallstelle eingetroffen sein.

In späteren Aussagen gibt der Fahrer an, er habe „Beine fliegen sehen", was er dann widerruft und behauptet, er habe vor dem Überfahren nur „Schuhe" auf der rechten Straßenseite bemerkt. Später gibt er auch zu, den verletzten Kopf, das Blut und die Gehirnreste wahrgenommen zu haben.

Der einzige Mitfahrer und Tatzeuge — ein Frl. P. — gibt die Abfahrtszeit in K. auf 1.30 Uhr an. Mit dem Wagenführer habe sie sich während der Fahrt nicht unterhalten, auch habe sie nicht auf die Fahrbahn geschaut. Nach dem Unfall sei sie weder ausgestiegen noch habe sie hinausgesehen, weil sie so erschrocken war. Der Kraftwagenführer sei nur 5 Minuten lang draußen gewesen. Die Untersuchung des Wagens liefert keine weiteren Anhaltspunkte; Spuren des Unfalls oder Reinigungsspuren werden nicht gefunden. Eine entsprechende Öl- oder Fettprobe wird zwar entnommen, aber später nicht chemisch untersucht. Ein vermeintlicher Hirnspritzer am einen Kotflügel stellt sich als irgend eine fettige Substanz heraus.

Die Zeugenaussagen über die Zeit, als der Omnibus auf der Strecke von K. nach F. gehört wurde, weichen mehr oder weniger voneinander ab. Die Zeit zwischen 1 und 1.30 Uhr dürfte danach als Unfallzeit anzusehen sein. Ein anderer Wagen, der um diese Zeit oder vorher die Strecke passiert hatte und als Täter in Frage

kommen würde, konnte weder durch Zeugen noch durch andere Feststellungen ermittelt werden.

Das Gericht stellte das Verfahren mit folgender Begründung ein: „Nach der eidlichen Aussage der Zeugin P. hat der Beschuldigte nur ganz kurze Zeit an der Unfallstelle gehalten und ist dann, ohne etwas an seinem Wagen zu machen, zur Gendarmeriestation gefahren. Der genau untersuchte Wagen wies keinerlei Beschädigungen und keinerlei Blutspuren usw. auf, die bei der gegebenen Sachlage unbedingt vorhanden sein mußten, wenn Chr. den lebenden K. überfahren hätte. Daraus muß geschlossen werden, daß K. bei Ankunft des Chr. schon überfahren und tot war. Wer als Täter in Frage kommt, konnte nicht ermittelt werden. Auch eine formelle Übertretung der RStVO. durch Chr. kommt bei der Sachlage nicht in Frage."

Die Widersprüche in den Angaben des Wagenführers sind freilich höchst verdächtig. Beim Nachlinksreißen und dem starken Bremsen kann der schwere Omnibus auf der glatten Straße sehr wohl gerutscht sein. Aber dann ist noch weit weniger die Annahme gerechtfertigt, daß er bereits auf 3—4 m stand. Wenn der Fahrer dem Verunglückten an die Brust gegriffen hat, mußte er im Licht der Taschenlampe sowohl die Verletzungen und die Blutlache sehen, als auch sehr wahrscheinlich seine eigene Hand mit Blut beschmieren, noch dazu, wo er die Beine des Verletzten aus der Fahrbahn zog. Daß die mitfahrende P. nichts wahrgenommen, nicht ausgestiegen und auch nicht hinausgesehen hat, ist — zumal bei einer ängstlichen Frauensperson — möglich; nichtsdestoweniger ist diese Aussage auffällig. Nach den Zeitangaben konnte sich der Aufenthalt am Tatort auf eine bedeutend längere Zeit als 5 Minuten erstrecken. Daß am Wagen keine einzige Spur von dem Unfall und auch kein Zeichen, das für eine Entfernung solcher Spuren sprechen kann, gefunden wurde, ist sehr merkwürdig. Das völlige Fehlen irgend eines Hinweises, der auf die Beteiligung eines zweiten Wagens schließen lassen könnte, spricht gegen eine vorangegangene Überfahrung.

Für die Rekonstruktion des Unfalls kommen zwei Möglichkeiten in Betracht:

1. Der Betrunkene, der die Wirtschaft zwischen 0.30 und 1 Uhr verlassen hatte, torkelte langsam auf der Straße heimwärts, was durch völlig glaubwürdige Zeugenaussagen erwiesen ist. Für den hohen Grad der Trunkenheit spricht die Kotbeschmutzung der Wäsche, die zweifellos im Gehen erfolgt ist (Beschmutzung der Beinkleider bis zum Schuh!). Die weißlichen Massen

im Oesophagus und vielleicht auch die Beschmutzung der Innenseite der Joppe können darauf hindeuten, daß der Betrunkene erbrochen hat; andererseits ist die Annahme gerechtfertigt, daß es sich bei der weißlichen Schmiere um Hirnsubstanz handelt (Walcher 55). An der Unfallstelle (Hut!) blieb er stehen, torkelte noch etwas umher, und setzte oder legte sich dann auf die Straße, wo er einschlief. Diese Annahme deckt sich im wesentlichen mit der Darstellung des den Fall bearbeitenden Beamten der Polizeidirektion München. Hier müßte er mindestens 30—45 Minuten gelegen haben, bis der Omnibus den Schlafenden überfuhr. In diesem Fall hätte aber der Fahrer eine außergewöhnlich lange Zeit von seinem Ausgangsort bis zur Unfallstelle gebraucht, wenn angenommen wird, er habe sich am Tatort nur etwa 5 Minuten lang aufgehalten.

2. Es könnte sein, daß der Betrunkene — ganz gleichgültig, ob er bereits am Unfallort gelegen und geschlafen oder gerade erst dort angekommen war — das Motorengeräusch des Omnibusses wahrgenommen und nun nach dem Omnibus, der in seiner Gehrichtung fuhr, gesehen und diesem bei seiner Annäherung vielleicht Zeichen gemacht hat, ihn mitzunehmen. Der Fahrer, der den Betrunkenen begreiflicherweise nicht mitnehmen wollte, nahm an, der Betrunkene gehe noch aus dem Wege; er wurde aber erfaßt, zu Boden geschleudert und überfahren. Der isolierte Beckenbruch mit dem großen Hämatom könnte so als Stoß- oder Aufprallverletzung seine Erklärung finden. Ein Vergleich der Höhe der Verletzung beim stehenden Menschen mit entsprechenden Teilen des Wagens ist unterblieben.

Die auf Grund des Sachverhalts und der gesamten Ermittlungen festgestellten Befunde stimmen miteinander nicht überein. Es ist nicht anzunehmen, daß der Verunglückte zweimal überfahren wurde, insbesondere, daß er schon vor dem Überfahrenwerden durch den Omnibus die schwere Schädelverletzung erlitten hatte.

**Fall 2** (Akten Nr. II 2687/34 Landgericht München).

Am 28. September 1934 wurde in der H-Straße, einer kleinen Nebenstraße in einem Außenbezirk der Stadt M., morgens kurz nach 4 Uhr ein Mann mitsamt seinem Fahrrad von einem mit Milchkannen beladenen Lastwagen überfahren. Der Kraftwagenführer meldete das Geschehene schon wenige Minuten später auf der Polizeiwache und gab an, er sei nur über das Fahrrad, nicht aber über den Toten, der sicher schon vorher überfahren worden sei, gefahren. Er folgte sofort den Beamten zum Tatort, später

fuhr er mit seinem Beifahrer auf dem Lastwagen weg, um seinem Beruf nachzugehen.

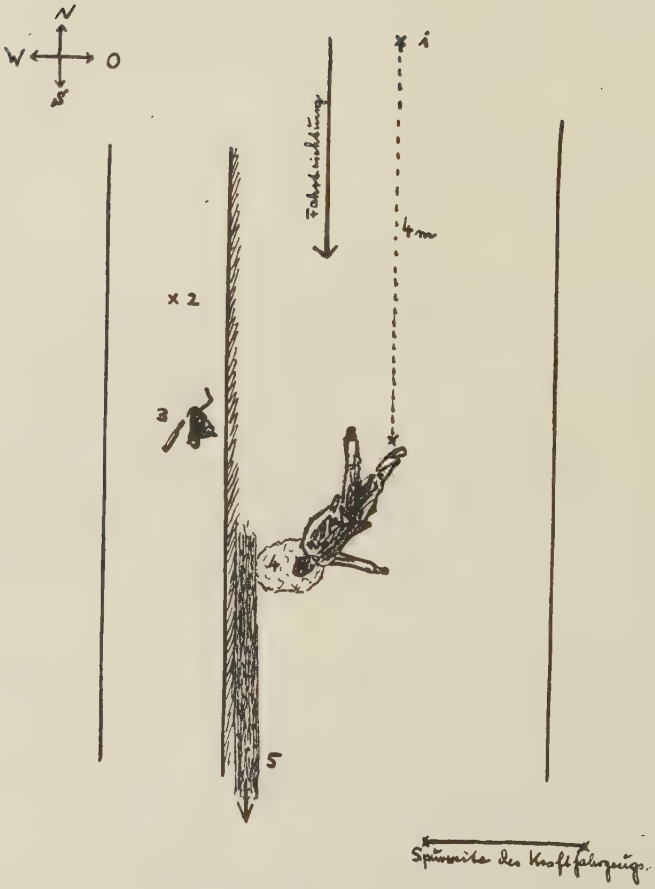
Nach vorangehender Verurteilung des Fahrers zu erheblicher Geldstrafe in der ersten Instanz, die aber den Nachweis für das Vorliegen einer fahrlässigen Tötung nicht als einwandfrei erbracht ansah, wurde der Fahrer in zweiter Instanz nur zu RM. 20.— Geldstrafe wegen Übertretung einer Bestimmung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verurteilt zugleich mit der Feststellung, daß der Tatbestand nicht in allen Stücken geklärt werden könne und anzunehmen sei, daß der Verunglückte schon durch ein anderes, vorher diese Straße befahrendes Kraftfahrzeug getötet worden sein müsse.

T a t o r t (vgl. Situationsplan):

Nicht sehr helle Nacht ohne Nebel. Spärliche Laternenbeleuchtung der nicht gepflasterten und nicht asphaltierten, im ganzen 4,5 m breiten, in Nord-Südrichtung verlaufenden Straße. An der Westseite der Straße befindet sich ein etwa 1.20 m breiter, erhöhter Gehsteig, der nicht mit Randsteinen eingefaßt ist, sich aber doch deutlich von der Fahrbahn abhebt. Das Straßenmaterial besteht aus aufgeschüttetem Sand. Mitten auf der Straße liegt ein Mann auf dem Rücken, in der Umgebung des Kopfes befindet sich eine große Blutlache. In mehr nördlicher Richtung liegt auf dem Gehsteig ein zertrümmertes Fahrrad; Rucksack und Fahrradpumpe liegen mehr nach der Leiche zu und fast westlich von ihr auf der Gehbahn. Die Mütze des Toten liegt ca. 4 m von der Leiche entfernt nördlich von ihr in der Mitte der Straße.

Zwischen Mütze und Gehsteig — 3 m von der Leiche entfernt — sind auf der Straße deutliche Kratzspuren sichtbar; es wird angenommen, daß sie von dem geschleiften Fahrrad verursacht wurden. Eine b r e i t e P n e u m a t i k s p u r erstreckt sich von der Lage der Leiche aus in südlicher Richtung ganz dicht am Rande des Gehsteigs in etwas über 7 m Länge. In dieser Spur finden sich in unregelmäßigen Abständen mehr oder weniger große, wie abgeschnitten aussehende B ü s c h e l v o n K o p f h a a r e n d e s V e r u n g l ü c k t e n. Das Kraftfahrzeug fuhr in Nord-Süd-Richtung. Die Radspur wird als von dem rechten Vorderrad des Lastwagens herrührend angesehen.

Die Leiche liegt mit dem Kopf nach Südwesten, mit den Beinen nach Nordosten. Der Kopf ist etwa 80 cm, das linke Bein etwa 115 cm vom Gehsteig entfernt, während die Entfernung vom rechten Bein zum östlichen Straßenrand etwa 150 cm beträgt. Der Kopf




1. Mütze
2. Fahrrad (demoliert)
3. Rucksack und Fahrradpumpe
4. Blutlache
5. Pneumatikspur 7.15 m lang (ca. 3 m sind eingezeichnet)

liegt in einer 45 : 60 cm messenden Blutlache, die sich besonders nach der westlichen Straßenseite, also nach dem Gehsteig hin erstreckt. Auf der linken Schädelseite ist über dem Ohr eine von der Stirn bis zum Hinterkopf verlaufende weit klaffende und blutende Wunde sichtbar. Auf der Brust der Leiche liegt ein Büschel von Kopfhaaren, die wie abgeschnitten aussehen. Die Kleider des Toten sind mit Straßenstaub verschmutzt. Ob die Augen geöffnet oder geschlossen sind, wird nicht festgestellt. Auf der Straße werden keine weiteren Blutspuren gefunden.

Der Verunglückte:

Die Leiche ist noch nicht totenstarr (7.45 Uhr. Feststellung der Mordkommission des Polizeipräsidiums München, die von den an den Tatort gerufenen Polizeibeamten benachrichtigt worden war). Frische Staubspuren finden sich an der Hose, besonders am rechten Knie bis zur Hüftgegend, außerdem am Gesäß. Die blaue Arbeitsschürze ist ebenfalls mit Staub beschmutzt, ebenso die Lederjacke an der rechten Rumpfseite und an der rechten Schulter, sowie am linken Ärmel. Die Hose ist in der Mittelnaht nach dem Spalt zu aufgerissen; dort findet sich auch eine Einnässung. Das Hemd ist entsprechend der Zerreißung der Hose mit Straßenstaub verunreinigt.

Der Überfahrene wird als recht ordentlicher Mensch geschildert, der allerdings hie und da einmal einen Rausch habe. Auch am Vorabend des Unfalls hatte er in einer Wirtschaft unweit des Unfallorts erheblich gezecht und sich um 2.30 Uhr mit seinem Fahrrad, das er schob, aus dem Lokal entfernt. Andere Wirtshausbesucher sahen ihn sehr unsicher gehen und kurz nach Verlassen der Gastwirtschaft zweimal hinstürzen; beim zweiten Mal wollte er liegen bleiben und erhob sich erst auf Zureden seiner Kameraden wieder. Nach 3 Uhr wurde er zuletzt, sein Rad schiebend, gesehen, auch soll er da noch ein drittes Mal gestürzt, aber wieder aufgestanden sein. Die Zeugen, die dies beobachteten, berichten, daß er alle Mühe hatte, sich auf den Beinen zu halten. Die Entfernung von hier bis zur Unfallstelle beträgt aber noch etwa 500 m.

Die gerichtliche Sektion ergibt Hautabschürfungen auf der ganzen linken Seite, die nicht oder nur wenig blutunterlaufen sind, mehrere Brüche des Oberkiefers, Schlüsselbeinbrüche beiderseits, einen Bruch des linken Oberarms mit auffallend geringfügiger Blutdurchtränkung, mehrfache Brüche der 1.—7. Rippe rechts mit Durchspießung nach vorn und der 2.—5. Rippe links, ebenfalls mit Durchspießung nach vorn und Hautemphysem. Im ersten Zwischenrippenraum links seitlich befindet sich ein Loch, das in die

Brusthöhle hineinführt. Im linken Brustfellraum finden sich 600 ccm meist flüssigen Blutes. Die linke Lunge weist Berstungen und Anspießungen auf, die rechte flächenhafte Blutunterlaufung; die rechte Brusthöhle enthält nur eine geringe Menge Blut. Der Herzbeutel und die rechte Herzkammer sind zerrissen. Im Rachen und in den oberen Luftwegen findet sich schleimiges Blut in größerer Menge, in der Speiseröhre eine schmierige weißliche Masse. Der Magendarmkanal enthält kein verschlucktes Blut. Die Organe der Bauchhöhle weisen keine erheblichen Verletzungen auf.

Die Halswirbelsäule ist zwischen dem zweiten und dritten Halswirbel auseinandergerissen; dazwischen ist der äußerlich unverletzte Rückenmarkstrang fühlbar. Der linke Kopfnickermuskel ist zerrissen; an seinem Brustbeinansatz finden sich starke Blutunterlaufungen.

Das Haar ist besonders am Hinterkopf hochgradig mit Blut durchtränkt. Die Kopfschwarte weist im Bereich des rechten Scheitelbeins eine Blutunterlaufung von etwa Handflächengröße auf. Die rechte Schläfenbeinschuppe ist geborsten. Auf der linken Seite des Kopfes beginnt oberhalb der Mitte der linken Augenbraue eine scharfrandige Durchtrennung der Kopfschwarte. Sie verläuft in etwa 20 cm Länge nach dem Hinterkopf zu. Die Wunde klafft 2 Querfinger breit; die Kopfschwarte ist bis zum linken Ohr herunter taschenförmig abgehoben. Am Haarboden findet sich in der Nähe dieser Verletzung ein kleiner schwärzlicher Fremdkörper (Lacksplitter?). In der Wunde klaffen die Schädelknochen bis zu 3 cm. Aus dem Innern der Schädelhöhle entleert sich reichlich flüssiges Blut. Die harte Hirnhaut ist mehrfach zerrissen. Der Schädelgrund ist total zertrümmert. Im Bereich der Brücke und der Großhirnschenkel weist die Gehirnbasis starke Quetschungen auf, auch im Bereich des linken Scheitellappens, des rechten Schläfenlappens und des rechten Hinterhauptlappens ist das Gehirn in hohem Grade zertrümmert. Die Gehirnkammern enthalten blutige Flüssigkeit. Die Blase ist stark gefüllt.

Diese gesamten Befunde stimmen gut überein und könnten ohne Zweifel auf eine einmalige Überfahrung hinweisen. Das Fehlen von Blutunterlaufungen bei einigen oberflächlichen Hautverletzungen und die geringe Gewebsblutung in der Umgebung des Oberarmbruches sprechen bei der hochgradigen Zertrümmerung des Großhirns nicht dagegen, daß nicht beide Verletzungen, nämlich die schwere Schädel- und Gehirnzertrümmerung und der Querbruch des linken Oberarmes kurz nacheinander und beide zu Lebzeiten des Verunglückten zustande gekommen sein könnten. Die

eigentliche Unfallstelle dürfte in der Nähe des Fundortes der Mütze zu suchen sein. Dort muß auch das Fahrrad gelegen haben, worauf die Kratzspuren auf der Straße hinweisen. An welcher Stelle der Straße die Schädelverletzung gesetzt wurde, ist nicht mit Sicherheit zu sagen; wenn der Verunglückte geschleift und nicht geschleudert wurde, was aus den Staubspuren geschlossen werden kann, brauchen Blutspritzer und herausgeschleuderte Gehirnteile nicht als notwendiger Beweis für die sofort eingetretene Kopfverletzung verlangt zu werden. Der lockere Boden der Straße war für die Erhaltung von Blutspuren auch besonders ungünstig. Die Verletzungen deuten nicht auf eine Überfahrung in aufrechter Haltung. Nichts spricht für einen Unfall vor Eintritt der schweren Schädelverletzung, aber es scheint auch die Annahme einer Überfahrung des in der Blutlache liegenden Toten nicht möglich, — es sei denn, Blutlache und Leiche wären unberührt von dem Milchauto „überfahren" worden (siehe unten).

Feststellungen über den Täter:

Der Fahrer fährt für eine Dampfmolkerei Milch mit dem Lastwagen aus; er hat einen ganz bestimmten Arbeitsbezirk und kennt Wege und Straßen seit langer Zeit. Am Morgen des Unfalltages hatte er wie jeden Tag schon vor 4 Uhr begonnen, mit seinem Beifahrer Milch auszufahren. Kurz nach 4 Uhr mußte er durch die H-Straße fahren, die nicht gut beleuchtet war. Er fuhr mit abgeblendeten Scheinwerfern und mit einer Stundengeschwindigkeit von 25 km. Er gibt an, er habe vor sich auf der Straße, die er ganz genau kenne, einen dunklen Fleck gesehen, den er für eine Vertiefung oder etwas anderes Unwesentliches gehalten habe. Plötzlich habe es einen Krach gegeben — es habe „gescheppert" —, er habe sofort gebremst und den Wagen nach rechts gerissen. Er sei ausgestiegen, auf der linken Wagenseite zurückgegangen, und da habe er — etwa 3 m von der Hinterachse weg — den Toten zwischen der Fahrspur liegen gesehen. Er betonte sofort, daß er ihn nicht überfahren habe. Er erwähnte auch die Blutlache, in die er den Finger getaucht habe, um zu sehen, ob es frisches Blut sei; am Finger habe sich keine Blutspur gezeigt, er habe ihn nicht abgewischt. Das Blut sei also „gestockt" (geronnen) gewesen (s. o.). Außerdem habe er den Verunglückten befühlt und ihn deutlich kalt gefunden.

Der Beifahrer gibt eine höhere Geschwindigkeit an. Den dunklen Fleck habe auch er gesehen, ihm aber keine Bedeutung zugemessen. Plötzlich habe es gekracht, der Wagen sei auf der rechten Seite richtig hochgehoben worden. Er sei später ebenfalls ausgestiegen und habe deutlich gesehen, wie sich der Kraftwagenführer

den ins Blut eingetauchten Finger an den Kleidern abwischte. Nachdem sie die Polizeibeamten an den Tatort gebracht und diesen zur weiteren Erledigung ihrer Aufträge wieder verlassen hatten, habe der Fahrer sich einige Zeit vorn am Wagen zu schaffen gemacht und das stark verbogene vordere Kennzeichen zurechtgebogen.

Die Untersuchung des Wagens ergibt folgendes: Der rechte vordere Kotflügel weist an der vorderen unteren Kante eine neue Lackabsplitterung auf; das hintere Ende des Kotflügels ist nach oben gebogen. Das rechte Trittbrett ist von unten herauf aufgebogen. Die rechte untere Ecke des vorderen Kennzeichens, die sich etwa 35 cm über dem Erdboden befindet, ist nach rückwärts gebogen, der Lack teilweise abgewetzt. Am vorderen Teil der rechten Vorderfeder, die sich an dieser Stelle 30 cm über dem Erdboden befindet, ist der Schmutz und Rost in Längsrichtung weggeschabt, ebenso auch an der rechten Hälfte der verbogenen Spurstange und der Vorderachse. Es sind keine Kratz-, sondern eher Schleifspuren. Blutspuren werden nicht gefunden. Der Wagen ist um 6.45 Uhr beschlagnahmt worden; was in der Zwischenzeit an dem Fahrzeug gemacht worden ist, kann nicht geklärt werden.

In der an sich sehr ruhigen und wenig befahrenen Straße hatte niemand während der Nacht vor dem Eintreffen des Milchlastwagens das Geräusch eines Fahrzeuges wahrgenommen. Dagegen war von Zeugen, die in der H-Straße an einer Stelle wohnen, die vor dem Unfallort liegt, die also der Verunglückte mit seinem Fahrrad passieren mußte, kurz vor 3.30 Uhr ein Krach auf der Straße gehört worden, der möglicherweise mit einem erneuten Hinstürzen des Getöteten zu erklären ist. Ein um diese Zeit am Unfallort vorüberkommender Zeuge hatte an der Unfallstelle niemanden gesehen, hörte aber, als er bereits zu Hause war, diesen Krach! Um 3.45 Uhr bemerkte ein Zeitungsausträger von fern einen dunklen Gegenstand auf der Straße, ganz in der Nähe des späteren Unfallortes. Derselbe Zeuge beobachtete einige Zeit später — kurz nach 4 Uhr — das Kommen des Milchautos, hörte einen furchtbaren Krach — dieser wurde auch von mehreren in der Nähe wohnenden Zeugen wahrgenommen —, und sah den Wagen halten und nach kurzer Zeit wieder weiter fahren.

Aus diesen Ermittlungen ist mit ziemlicher Sicherheit zu entnehmen, daß vor dem Milchlastwagen kein anderes Kraftfahrzeug auf der Straße vorübergekommen war, und daß der Verunglückte in der Zeit zwischen 3.30 und 3.45 Uhr an der Unfallstelle eingetroffen und dort wieder gestürzt und liegen geblieben sein muß.

Die Annahme, daß der Verunglückte in der Zeitspanne bis zum Eintreffen des Autos durch irgendeine unbekannte Gewalt so furchtbare Verletzungen erhalten habe, ist ganz unwahrscheinlich. Das hierbei ausgesickerte Blut wäre außerdem um 4.15 Uhr keineswegs schon in dem Maße verändert gewesen, daß es nicht mehr am eingetauchten Finger klebte. Bei kleinen Blutmengen tritt die Gerinnung in spätestens 10 Minuten ein. Bei größeren Mengen ist diese Zeit nicht nur verlängert, sondern die Austrocknung des durch die Gerinnung entstandenen Blutkuchens erfolgt erst in einem Vielfachen dieser Zeit. Der entsprechenden Aussage des Fahrers, die überhaupt sehr merkwürdig klingt und die durch die Aussage des Mitfahrers über das Abwischen des Fingers (der Fahrer bestreitet, dies getan zu haben) in ein fragwürdiges Licht gerückt wird, stehen die um 7.45 Uhr gemachten Wahrnehmungen der Polizeikommissare der Mordkommission gegenüber, die das Blut als „nicht gestockt" bezeichnen. Auch die Behauptung des Fahrers, der Mann sei schon kalt gewesen, wird durch die Feststellung eines Beamten widerlegt: als dieser um 6 Uhr die Papiere aus der Brusttasche des Getöteten entnehmen wollte, verspürte er noch Wärme. Auch das Verhalten des Fahrzeugführers nach dem Unfall deutet auf Verschleierungsversuche. Was hat er sich am Wagen zu schaffen gemacht? Hat er Blutspuren entfernt? Es bleibt ungeklärt. Noch anderes spricht gegen die Glaubwürdigkeit des Fahrers: Er hat angegeben, mit einer Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde gefahren zu sein. Nach den Ermittlungen darüber, in welcher Zeitspanne das Abladen der Milchkannen und das Wiederaufladen der leeren Kannen zugleich mit dem Zurücklegen des bekannten Weges geschehen ist, muß der Kraftwagenführer bedeutend rascher als 25 Stundenkilometer gefahren sein. Früher schon einmal war er wegen Schnellfahrens zur Anzeige gebracht worden, er war auch einmal aus dem gleichen Grunde und noch einmal wegen fahrlässiger Körperverletzung in Tateinheit mit einer Kraftfahrübertretung polizeilich verwarnt worden.

Der Kraftwagenführer behauptet nicht etwa, er habe einen bereits Getöteten überfahren, sondern gibt an, über den Toten glatt hinweggefahren zu sein, „er liege genau in der Fahrspur". Zum Nachweis dieser Möglichkeit fährt der Fahrer in Anwesenheit der Beamten mit seinem Wagen noch einmal über den Toten hinweg, ohne daß dessen Lage verändert wird. Woher weiß der Kraftwagenführer so genau, daß er den Verunglückten bei dem starken Holpern und Nachrechtsreißen des Fahrzeugs nicht überfahren hat? Er hat auf der schlecht beleuchteten Straße fest-

gestellt, daß der Tote genau in seiner Fahrspur liege. Die sichtbare Spur beginnt aber erst am Fundort der Leiche und erstreckt sich geradeaus über 7 m lang in der Fahrtrichtung. Etwa 5 m vorher — also am angenommenen Unfallort (Mütze, Kratzspuren vom Fahrrad) — begann das Krachen durch das Überfahren des Fahrrades; der Fahrer will daraufhin den Wagen nach rechts gerissen haben, was sich etwa an der Fundstelle der Leiche in der Spur ausdrücken müßte. Und wie kommt das Profil des rechten Vorderreifens hierher, wo doch auf gerader Strecke — die Spur verläuft in über 7 m Länge genau am Rande des Gehsteigs — die Vorderradspuren durch die Hinterräder getilgt werden und nur dieses eine Profil zu erkennen ist?

Entweder stand hier der Wagen und wurde aus dieser Stellung vom Fahrer nach links auf die Straßenmitte gefahren — was sollte ihn während der Fahrt bewegen, nach links auszubiegen, dazu noch so scharf, daß die Spuren der Vorderreifen von denen der Hinterreifen nicht gedeckt werden? — oder der Wagen wurde noch einmal ein Stück rückwärts gefahren — hierbei bildet sich naturgemäß die Spur des vorderen Reifens ab — und nicht genau auf der gleichen Spur in gewöhnlicher Fahrtrichtung weitergesteuert. Daß die Spuren, die der Fahrer bei seinem den Beamten vorgeführten Überfahrungsversuch verursachte, aus irgendeinem Versehen fälschlich als Tatortspuren aufgenommen wurden, ist nicht anzunehmen. Wie diese Spur zustande kam, bleibt ungeklärt. Wie sind die in dieser Vorderradspur aufgefundenen Haarbüschel zu beurteilen? Da sie wie abgeschnitten aussehen, ebenso wie die auf der Brust des Verletzten liegenden, sind sie als solche Haare anzusehen, die bei der schweren Schädelverletzung (mit ihren scharfen Rändern!) abgetrennt wurden. Man könnte daraus schließen, daß die Verletzung von einem in der Nähe des rechten Vorderrades befindlichen Wagenteil herrühren muß. Ob die Haarbüschel fest in die Spur eingefahren waren oder wie weit die Möglichkeit bestand, daß sie durch den Wind verlagert werden konnten, läßt sich heute nicht mehr feststellen.

Wie es der Kraftwagenführer fertig gebracht haben will, nach dem Krachen des Fahrrades vor und unter seinem Wagen und dem starken Holpern des Autos zugleich mit dem Nachrechtsreißen des Steuers ausgerechnet so zu fahren, daß er den Verunglückten nicht berührte und welches Glück er außerdem hatte, daß Fahrrad und Verunglückter weit auseinander lagen, denn sonst hätte ja das mitgeschleifte Fahrrad die Lage der „Leiche" verändert, das liegt schon im Bereich des Unwahrscheinlichen.

Die gesamten Ermittlungen ergeben kein einheitliches Bild; keinesfalls läßt sich meines Erachtens aus ihnen der Schluß ziehen, daß der Verunglückte bereits überfahren war und daß der nachfolgende Lastwagen des Beschuldigten nur über das Fahrrad hinweggefahren ist.

1. Wie müßte sich der Unfall nach der Darstellung des Fahrers und nach der Ansicht des Gerichtes abgespielt haben?

Der auf der Straße Hingestürzte wird zwischen 3.30 und 4 Uhr überfahren. (Einen durchfahrenden Wagen hat niemand wahrgenommen, während das einige Minuten später folgende Milchauto von vielen Zeugen gehört und von einem auch gesehen wird. Ein als Täter in Frage kommender Fahrer ist auch später nicht festgestellt worden.) Das Fahrrad liegt nach der „ersten" Überfahrung an der Stelle, wo am Tatort der Hut und die ersten Kratzspuren gefunden wurden. (Hätte das Fahrrad an dieser Stelle gelegen, so hätte der Fahrer des Milchautos sicher dieser Feststellung, die aus dem Beginn der Kratzspuren gemacht wurde, widersprochen. Hat der vermeintliche erste Kraftfahrer das Fahrrad nicht überfahren, obwohl es doch auf der Straße lag? Es fehlen Kratzspuren auf der Straße und niemand hat einen entsprechenden Krach gehört. Hat er nur den auf der Straße liegenden Menschen erfaßt und das bei diesem liegende Rad nicht? Das ist sehr unwahrscheinlich, freilich nicht absolut unmöglich. Der Verunglückte wäre mehrere Meter mitgeschleift worden und, da ja doch anzunehmen ist, daß er in der Nähe seines Fahrrades lag, dieses auch, zum mindesten ein Stück. Das müßte also ohne zurückgelassene Kratzspuren geschehen sein, denn schließlich sollen ja die aufgefundenen bei der Überfahrung durch das Milchauto hervorgerufen worden sein. Und sollte wirklich auf der Strecke von 4 m — Entfernung vom Beginn der Kratzspuren bis zum Leichenfundort — das Fahrrad von dem ersten Wagen ein Stück mitgeschleift worden sein, dann fehlten 1. die von der Überfahrung durch das Milchauto herrührenden Kratzspuren und 2. wäre der Weg bis zum Getöteten so kurz, daß ein Mitschleifen des Rades in rascher Fahrt ohne Antastung des Verunglückten als nicht wahrscheinlich zu betrachten ist. Auch die Lage der verschiedenen Fahrradteile in der Nähe des auf den Gehsteig geworfenen Fahrrades spricht gegen eine zweimalige Überfahrung). Der nachfolgende Lastwagenführer sieht einen dunklen Gegenstand auf der Straße liegen (Fahrrad oder Mensch? beide lagen doch nach diesem Sachverhalt mehrere Meter auseinander bezw. hintereinander!), er hört plötzlich ein Krachen, es holpert stark, der Fahrer reißt den Wagen nach rechts und hält nach einigen

Metern. 3 m zurück sieht der Fahrer den Toten genau zwischen der Fahrspur liegen. (Im Licht der Scheinwerfer hatte der Fahrzeugführer den auf der Straße liegenden Menschen als solchen nicht erkennen können, dagegen nahm er wenige Minuten später in der nach einem solchen Unfall verständlichen Aufregung diese wichtigen Einzelheiten — dazu noch ohne weitere Beleuchtung! — wahr!!?) Sofort taucht der Fahrer seinen Finger in die Blutlache und sieht, daß an seinem Finger kein Blut haften bleibt. Er fühlt auch dem Mann an die Brust und spürt, daß er schon kalt ist. (Eine Reihe von sehr unwahrscheinlich klingenden Momenten! Die Fahrtgeschwindigkeit soll nach den Feststellungen des Gerichtes eine für ein Lastauto recht erhebliche gewesen sein. Hätte der Fahrer eine Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern gehabt, so hätte er bei Zubilligung einer Schrecksekunde — also vom Beginn des Krachens an — schon einen Weg von etwa 9 m zurückgelegt, bis die Bremse in Funktion trat („Gefahrbremsweg" P r ü m m). Unter Hinzurechnung eines angenommenen natürlichen Bremsweges von 9 m hätte der Wagen nach etwa 18 m gestanden. Diese Zahlen, die Abmessungen und Feststellungen sowie die Aussage des Fahrers passen absolut nicht zueinander. Daß der Fahrer sofort nach dem Unfall den Finger in das Blut tauchte, daß er sofort daran dachte, hier liegt ein bereits Überfahrener vor ihm und daß er versuchte, sich von der Überfahrung selbst eines Toten freizusprechen, daß er angab, der eingetauchte Finger sei nicht blutig gewesen — wo und wann sah er das? —, während um 6 Uhr noch beim gleichen Versuch von Seiten eines Polizeibeamten Blut am Finger haften blieb — das muß zum mindesten als merkwürdig bezeichnet werden.)

2. Wie kann sich der Unfall nach den gesamten Ermittlungen zugetragen haben?

Der Betrunkene liegt nach seinem Sturz vom Fahrrad — etwa um 3.40 Uhr — an der Stelle, wo später die ersten Kratzspuren auf der Straße gefunden werden. Kurz nach 4 Uhr passiert das Milchauto — wie alltäglich — die Unfallstelle, der Fahrer und sein Beifahrer sehen nur einen dunklen Gegenstand, plötzlich gibt es ein Krachen und Holpern — das Fahrrad wird ein Stück mitgeschleift, vermutlich auch der Betrunkene —, bis der schwere, in raschem Tempo dahinfahrende Wagen zum Stehen gebracht werden kann.

Der genaue Hergang läßt sich nur schwer rekonstruieren. Die multiplen Rippenbrüche deuten auf das Einwirken einer ungeheuren Gewalt auf den Thorax; ob bei dem starken Holpern das

tiefliegende Motorgehäuse oder ein anderer Wagenteil den Thorax nur zusammenpreßte oder ob der Rumpf tatsächlich überfahren wurde, kann aus dem vorliegenden Material nicht mehr festgestellt werden. Dagegen ist es durchaus vorstellbar, die schwere Schädelverletzung auf die Einwirkung eines scharfkantigen Wagenteils (vorderes Kennzeichen ??) zurückzuführen, wobei noch in Betracht gezogen werden kann, daß der Schädel nicht direkt auf der Erde auflag, sondern vielleicht beim Mitschleifen gegen und auf die Brust des Getöteten gedrückt (Haarbüschel auf der Brust, Abriß der Halswirbelsäule durch extreme Flexion) oder auf andere Weise eingeklemmt wurde, sodaß die scharfrandige Verletzung mit solcher Gewalt zustandekommen konnte. Es darf angenommen werden, daß die Kopfwunde von einem Wagenteil verursacht wurde, der sich etwa zwischen rechtem Vorderrad und vorderem Kennzeichen befindet, denn hier fanden sich am Wagen Schleifspuren, am vorderen Kennzeichen hatte sich der Fahrer zu schaffen gemacht, der rechte Kotflügel war beschädigt und aufgebogen (Fahrradeinwirkung?) und in der rechten Wagenspur fanden sich wie abgeschnitten aussehende Haarbüschel.

Bei objektiver Abwägung der entweder für zweimaliges Überfahrenwerden oder für alleinige Tötung durch den Lastwagenführer sprechenden Möglichkeiten kann der in der Urteilsbegründung gegebenen Auslegung des Sachverhaltes meines Erachtens nicht beigepflichtet werden. Eine mehrmalige Überfahrung des Betrunkenen liegt nicht vor; der lückenlose Beweis, daß der Führer des Milchlastwagens den auf der Straße Liegenden überfahren und getötet hat, läßt sich aus den vorliegenden Ermittlungen allerdings nicht mehr erbringen.

**Fall 3.**

(Aus dem Schrifttum angeführter, durch Tatzeugen sichergestellter Unglücksfall. Siehe Chavigny et Simonin).

Um 23.30 Uhr wird in einer schwach beleuchteten Straße ein Fußgänger von einem Auto umgefahren, das in raschem Tempo von einem nachweislich betrunkenen Chauffeur gesteuert wird. Der Fahrer ergreift die Flucht.

Ein Passant, der sich im Augenblick des Unglücks 30 m von der Unfallstelle entfernt befindet, eilt sogleich herbei und findet den Überfahrenen auf der Straße liegend, mit dem Gesicht nach der Erde. Es schien ihm, so sagte er in einer seiner späteren Aussagen, daß der Verunglückte kein Lebenszeichen mehr von sich gab.

Bald kommen noch einige andere Leute heran, die sich um den Überfahrenen herumstellen. Etwa 4—6 Minuten nach diesem Unfall nähert sich aus der gleichen Richtung wie vorher ein zweites Personenkraftfahrzeug. Trotz der Zeichen, die ihm gemacht werden, verlangsamt der Fahrer die Geschwindigkeit nicht, sondern überfährt von neuem den auf der Straße liegenden Menschen und schleift ihn 5 oder 6 m weiter mit. Dann hält der Wagen erst an, und der Fahrer gibt sich zu erkennen. Der Überfahrene ist tot.

**Der Verunglückte:**

Die Kleidungsstücke sind mit Schmutz befleckt, besonders auf der Bauchseite. An verschiedenen Stellen, z. B. an der Vorderseite der Knie, sind große Teile durchlöchert infolge völliger Abnutzung des Stoffes durch das Geschleiftwerden.

Die Leiche weist zahlreiche oberflächliche Abschürfungen am Rumpf, am Kopf und an den Gliedern auf. Der rechte Unterschenkel ist gebrochen. Auf gleicher Höhe findet sich ein Hautriß von 10 mm Durchmesser, der mit der Stelle des Bruches verbunden ist. Außerdem ist durch eine Rißwunde von 4 cm Länge in der Höhe der oberen Rille des rechten Ohres der Knorpel der Ohrmuschel bloßgelegt. Sonst sind keine tiefen Wunden am Körper vorhanden. Auf dem Rücken bemerkt man einen schrägen, nach der linken Schulter ansteigenden Streifen, gebildet durch eine blutunterlaufene Aufrauhung, die auf die Wirkung der Gummireifen durch die Kleider hindurch zurückgeführt werden kann.

Es liegt eine vollständige Zertrümmerung des Thorax vor. Die Rippenbrüche sind auf 4 vertikale Linien verteilt, fast alle Rippen sind gebrochen. Zwei Linien von Brüchen befinden sich auf beiden Seiten des Brustbeines und liegen im allgemeinen ein wenig außerhalb der Rippenknorpel. Die beiden anderen Bruchlinien verlaufen zu beiden Seiten der Wirbelsäule nach dem Rippenwinkel zu.

Das Herz ist geborsten; man sieht eine weitklaffende Öffnung von 4 cm Länge an dem rechten Rand der rechten Herzkammer und einen Riß von 3 cm Länge auf der rechten Seite des rechten Herzrohres. Die Aorta ist transversal in Höhe ihrer Basis geborsten, 1 cm oberhalb der Klappen; der Riß umfaßt zwei Drittel des Umfanges der Gefäßwand. Die Venen und Arterien des linken Lungenhilus sind vollständig zerrissen. Der Oberlappen der linken Lunge ist fast gänzlich von dem übrigen Teil des Organes getrennt. Im linken Brustraum findet sich 1 Liter Blut. Das rechte Brustfell ist völlig zerrissen. Die Lunge ist ver-

hältnismäßig unbeschädigt, doch weist sie zahlreiche Anspießungen durch die frakturierten Rippen auf. Das rechte Schlüsselbein ist im inneren Drittel gebrochen; beide Schlüsselbeine sind im sternalen Gelenk luxiert. Es liegt ein geschlossener, hoher Bruch des rechten Oberarmes vor.

In der Höhe der obersten Lendenwirbel finden sich retroperitoneale Blutungen. Die rechte Niere ist in mehrere Teile zerrissen. Die Leber weist eine 1 cm tiefe und 6 cm lange Platzwunde in der Nähe des Ligamentum suspensorium auf.

Beim Abziehen der Galea wird festgestellt, daß diese in großem Umfang mit Blut getränkt ist, namentlich im linken Scheitelbeingebiet. Am Schädel findet man einen Bruch von 5 cm Länge in horizontaler Richtung nach dem unteren Teil der rechten Schläfengrube verlaufend, der weder nach der Wölbung noch nach der Basis verbreitert ist. Eine Blutunterlaufung in der Umgebung dieses Bruches liegt nicht vor.

Bei der Untersuchung des Bruches am rechten Bein und bei verschiedenen Einschnitten im Gebiet der zahlreichen oberflächlichen Hautverletzungen zeigen sich nur sehr geringe Blutunterlaufungen.

Aus diesen Befunden ist zu entnehmen, daß der Tod durch die Kompression des Thorax mit Ruptur des Herzens, der Aorta und der linken Lungengefäße eingetreten ist.

Chavigny und Simonin, die den Fall mitteilen, vermuten, daß dies schon beim ersten Überfahren geschah. Allerdings sind sie der Ansicht, daß diese Verletzungen durch das Überfahren mit dem einen Rad (Radspuren von der linken Seite nach der rechten Schulter zu) hervorgerufen worden seien. Die Ursache der hochgradigen Zertrümmerung muß eine ungeheure stumpfe Gewalt gewesen sein, die in der Radwirkung vielleicht doch nicht in so hohem Maße gefunden wird. Diese Verletzungen können eher durch „Walken" und durch feste Chassisteile mit dem Druck des Gesamtgewichtes des Wagens entstanden sein, was bei der geringen Bodenfreiheit des fraglichen Fahrzeuges (20—30 cm!) und dem Gewicht von 1600 bis 1800 kg als wahrscheinlich anzunehmen ist. Welche Verletzungen durch den zweiten Wagen verursacht wurden, ist schwer zu entscheiden, weil auch bei der vorangegangenen Überfahrung infolge des außerordentlich raschen Todeseintrittes die meisten Verletzungen ohne vitale Reaktion blieben. Nach den vorhandenen Befunden kann mit Sicherheit an-

genommen werden, daß der zweite Wagen einen Toten überfahren hat und damit der erste Fahrer für den Tod des Verunglückten voll und ganz verantwortlich zu machen ist.

Durch einen Zufall wurde der Wagen, der den Fußgänger zuerst überfahren hatte, nachträglich sichergestellt. Der Hut des Verunglückten hatte sich nämlich zwischen Kotflügel und Reserverad eingeklemmt. Als Lenker dieses Wagens wurde überraschenderweise der gleiche Chauffeur ermittelt, der das zweite Automobil gesteuert hatte und sich nach Überfahrung des auf der Straße Liegenden sofort zu erkennen gab.

Die Ermittlungen ergaben also, daß die zweimalige Überfahrung ein und demselben Fahrer zur Last zu legen ist. Bei dem Überfahren des Fußgängers machte er sich einer fahrlässigen Tötung schuldig. Erschwerend für ihn kommt hinzu, daß er die Flucht ergriff. Eine unglaubliche Berechnung aber liegt in dem Gedanken, den Unglückswagen zu verlassen und in einem anderen Auto noch einmal die gleiche Straße zu befahren und möglichst über den Verletzten oder Toten zu fahren, um durch dieses Alibi den Verdacht von sich abzulenken und durch die erneuten Verletzungen und Unfallspuren das vorangegangene Geschehen zu verschleiern und die Feststellungen zu erschweren.

## E. Zusammenfassung.

Die Darstellung des Herganges und Verlaufes einer Kraftfahrzeugüberfahrung mit ihren vielfältigen Möglichkeiten, die ausführliche Aufzählung aller Gesichtspunkte, die bei der Untersuchung eines Falles von mehrmaliger Überfahrung durch Kraftfahrzeuge Berücksichtigung verdienen und die eingehende Beschreibung der notwendig anzustellenden Beobachtungen ergeben zusammengefaßt ein Bild von der Arbeit, die zur Tatbestandsklärung bei Verdacht auf mehrmalige, aufeinanderfolgende Überfahrung durch Kraftfahrzeuge erforderlich ist. Die Anwendung der angegebenen Untersuchungen und Beobachtungen wurde an zwei Überfahrungsfällen gezeigt, bei denen das vom Gericht angenommene Vorliegen einer mehrmaligen Kraftfahrzeugüberfahrung mit großer Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden konnte.

In den gezeigten Fällen ergaben die aufgefundenen Überfahrungsverletzungen — auch die Art, Form und Größe von Blutlachen, sowie der mutmaßliche Zeitpunkt von Blutungen, die Ausdehnung und Verteilung von Blutspuren, die Lage von Gewebsteilen und ausgerissenen Haaren und anderes mehr — wichtigste Fingerzeige im Hinblick auf die Tatbestandsklärung und insbesondere zur Klärung der Frage, ob der Verunglückte mehrmals oder nur einmal überfahren worden ist.

Die längere Zeit nach dem Unfall zu treffende Feststellung, ob ein- oder mehrmaliges Überfahren vorgelegen habe, stößt immer auf große Schwierigkeiten, weil gerade einige für diese Entscheidung wichtigste Zeichen nur sofort nach dem Unglücksfall, am besten am Tatort selbst und nicht nur von Polizei- und Kriminalbeamten, sondern unter Mithilfe eines mit diesen Aufgaben vertrauten Arztes mit Sicherheit wahrgenommen werden können und müssen.

## Schrifttum.


1. Alexander-Katz, R. Über Fettembolie in den Lungen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 4, S. 466.
2. Arndt, G. Tod durch Überfahrenwerden und durch Sturz aus der Höhe. Diss. Marburg 1899.
2a. Aschoff, L. Pathologische Anatomie. VII. Aufl. Jena 1928.
3. Beykovsky Tödliche Unfälle im Straßenverkehr durch Überfahrenwerden. Vierteljahrsschrift f. gerichtl. Medizin 47, Suppl., S. 231.
4. Braun, C. Durch Autounfall verursachter Lochbruch des Schädeldaches. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 21, S. 401.
5. Chavigny, M. Die Spuren von Fahrzeugen. Arch. f. Kriminol. 91, S. 29.
6. Chavigny et Simonin La chronologie en médicine légale, Ecrasement successif d'un piéton par deux automobiles. Quel est le responsable de la mort? Ann. de méd. lég. Jg. 8, Nr. 3, S. 117—125.
7. Chavigny, M. Médecine légale des grands écrasements par train des chemin de fer. Rev. internat. Criminalist. 5, S. 264—269.
8. Chavigny, M. Vom Eisenbahnzug überfahren: Mord, Selbstmord oder Unglücksfall? Arch. f. Kriminol. 94, S. 181.
9. Dalla-Volta, Amedeo. Omicidio doloso per investimento die autoveicolo. Arch. di Antr. crimin. 48, S. 553—559.
10. Dittrich, P. Über Verletzungen und Tod durch Überfahrenwerden vom gerichtsärztlichen Standpunkte. Arch. f. Kriminol. 13, S. 1.
11. Frank, R. Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. Tübingen 1924.
12. Friedemann Überfahrenwerden ohne äußere Verletzungen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 15, S. 803.
13. Galante, R. Omicidio od investimento. Arch. di Antropol. crimin. 1930, Suppl.
14. Heilmann, P. Eigenartige Hautverletzung bei einem Autounfall. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 17, S. 490.
15. Heindl Kriminalistischer Pneumatikatlas. Arch. f. Kriminol. 91, S. 49.

16. Hofmann-Haberda — Lehrbuch der gerichtlichen Medizin. Berlin-Wien 1927.

17. Hoffmann, K. — Innere Verletzungen. Vierteljahrsschrift f. gerichtl. Medizin 29, S. 339. (1905).

17a. Hoffmann, K. — Alkoholnachweis bei Verkehrsunfällen. Berlin 1937.

18. Hulst, J. P. L. — Überfahren vor oder nach dem Tode. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 10, S. 670.

19. Jankovich, L. — Blutungen in den Lymphknoten des Halses bei verschiedenen Todesarten. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 23, S. 314.

20. Jungmichel, G. — Alkoholbestimmung im Blut. Berlin 1933.

21. Jungmichel, G. — Zur Individualdiagnose menschlicher Haare. Arch. f. Kriminol. 97, S. 11.

21a. Kassel, K. — Die Unzulänglichkeit der äußeren Besichtigung und Leichenschau im Hinblick auf die Sektionsbefunde, zumal bei stumpfer Gewalteinwirkung. Diss. München 1936.

22. Kenyères, B. — Sachliche Beweise bei der Klärung von Todesfällen. Walter de Gruyter, Berlin u. Leipzig 1935.

23. Knudtzon, T. G. — Verkehrstodesfall in gerichtlich-medizinischer Beleuchtung. Eine gerichtlich-medizinische Studie als Grundlage für 380 gerichtliche Obduktionen von Individuen, die durch Verkehrsunfälle umgekommen sind. Kopenhagen, Levin u. Mumksgaard 1932.

24. Lesser, A. — Über Folgeerscheinungen postmortaler mechanischer Gewalteinwirkungen. Vierteljahrsschrift f. gerichtl. Medizin 44, S. 203.

25. Lochte — Über Haarverletzungen durch Überfahren. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 45, Suppl., S. 43.

26. Lunemann — Über die Zeitbestimmung des Todes und des Gewebstodes in gerichtlich-medizinischer Beziehung. Diss. Göttingen 1920.

27. Mayer, R. M. — Über verlängerte Alkoholretention bei traumatisch bedingter Bewußtlosigkeit. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 21, S. 337.

28. Meixner, K. — Die Totenstarre beim Menschen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 2, S. 398.

29. Merkel, H. — Über Mageninhalt und Todeszeit. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 1, S. 346.

30. Merkel, H. — Beobachtungen über intravitale und postmortale Verschleppung von Gehirnsubstanz innerhalb des Gefäßsystems. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 7, S. 217.

31. Merkel, H. — Über Todeszeitbestimmungen an menschlichen Leichen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 15, S. 285.

32. Mohr, H. Lebend oder tot von der Eisenbahn überfahren? Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 25, S. 147.

32a. Mueller, B. Nach welcher Zeit dringen Flüssigkeitsbestandteile in die Luft- und Speisewege von nach dem Tode ins Wasser gelangten Leichen ein? Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 19, S. 488.

32b. Mueller, B. Mastdarmtemperatur der Leiche und Todeszeit. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 1, S. S. 172.

33. Naegeli, O. Blutkrankheiten und Blutdiagnostik. Berlin u. Leipzig 1919.

34. Neureiter, F. Über die postmortale Fettembolie der Lungen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin I, S. 204.

35. Paltauf Über reaktionslose vitale Verletzungen. Wien. klin. Wochenschrift 37, S. 714 u. 39, S. 749. (1889).

36. Pressel, R. Über den Tod durch Überfahrenwerden. Diss. Berlin 1895.

37. Prümm, A. Zusammenstellung der Automobil- und Motorradverletzungen an der Bonner Chirurgischen Klinik 1918—1930. Diss. Bonn 1933.

38. Pumplun, E. Zur Kasuistik des Todes durch Überfahrenwerden. Diss. Greifswald 1921.

39. Puppe, G. Der Scheintod und seine Diagnose. Deutsch. med. Wochenschrift 1920, S. 383.

40. Remund, M. H. Gerichtlich-medizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen. Materialbeitrag zu einem künftigen Automobilgesetz. Benno Schwabe u. Co., Basel 1931.

41. Reuter, F. Lehrbuch der gerichtlichen Medizin. Berlin-Wien 1933.

42. Reuter, F. Mord duch Erschießen und Vortäuschung eines tödlichen Eisenbahnunfalls. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin I, S. 668.

43. Rummelsburg, H. Tödliche Verletzungen durch Überfahren. Diss. Berlin 1925.

44. Schmidt, F. C. Th. Ein seltener Fall von tödlicher Verletzung der Halswirbelsäule. Ztschr. f. Medizinalbeamte 1902, S. 693.

45. Schulz, R. Über den Wert vitaler Zeichen bei mechanischen Verletzungen. Vierteljahrsschrift f. gerichtl. Medizin 12, Suppl. S. 44.

46. Sheehan, J. E. An unusual case of foreign body in the neck. Americ. journ. of surg. 38, Nr. 7, S. 173.

47. Sonderegger Zeitbestimmungen nach biologisch-medizinischen Methoden in dem Gebiet der Rechtsmedizin. Speidel u. Wurzel, Zürich 1916.

48. Straßmann, F. u. Gg. Lehrbuch der gerichtlichen Medizin. Stuttgart 1931.

49. Straßmann, Gg. Die tödlichen Verletzungen durch Automobile. Vierteljahresschrift für gerichtl. Medizin 43, Suppl. II, S. 76.

50. Straßmann, Gg. Beiträge zum Kapitel der forensisch wichtigen Leichenerscheinungen. Beitr. z. gerichtl. Medizin 5, S. 157.

51. Vogel, R. Untersuchungen über die Blutgerinnung und ihre Bedeutung für die gerichtliche Medizin. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 8, S. 180.

52. Walcher, K. Über den Nachweis traumatischer Weichteilblutungen. Ztschr. f. Medizinalbeamte 1928, S. 351.

53. Walcher, K. Über Bewußtlosigkeit und Handlungsunfähigkeit. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 13, S. 313.

54. Walcher, K. Über vitale Reaktionen, Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 15, S. 16.

55. Walcher, K. Über Aspiration und Verschlucken von Gehirnstücken als Zeichen intravitaler Entstehung schwerer Verletzungen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 15, S. 398.

56. Walcher, K. Über die Blutresorption in den Lymphbahnen des Zwerchfells bei abdominalen Blutungen. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 20, S. 461.

57. Walcher, K. Zur Differentialdiagnose einiger Zeichen vitaler Reaktion. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 24, S. 16.

58. Weimann, W. Ungewöhnliche Vortäuschung eines Lustmordes durch Überfahren. Arch. f. Kriminol. 79, S. 5.

59. Weimann, W. Radspuren an Überfahrenen und ihre kriminalistische Bedeutung. Arch. f. Kriminol. 80, S. 1.

60. Weimann, W. Pneumatikspuren am Körper des Überfahrenen. Arch. f. Kriminol. 91, S. 53.

61. Weyrich, G. Eine eigenartige Lochfraktur des Schädeldaches. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 19, S. 496.

62. Widmark Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtlich-medizinischen Alkoholbestimmung. Berlin—Wien 1932.

63. Winterstein, H. Die Physiologie der Totenstarre. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 2, S. 1.

64. Zängerle Über Gänsehautbildung. Deutsch. Ztschr. f. d. gesamte gerichtl. Medizin 14, S. 273.

65. Ziemke Über postmortale Entstehung von Fettembolien. Vierteljahrsschrift für gerichtl. Medizin 41, Suppl. II, S. 85.

Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung — StVZO —) vom 13. November 1937.

Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs - Zulassungs - Ordnung — — StVZO —) vom 13. November 1937.

Verordnung über die Regelung des Straßenverkehrs vom 13. November 1937.

## Lebenslauf.

Als Sohn des Brauereibesitzers Georg Jacob H e s s und seiner Ehefrau Frieda, geb. Zang wurde ich am 7. September 1907 in Darmstadt geboren. Dort besuchte ich das Ludwig-Georgs-Gymnasium und studierte nach Ablegung der Reifeprüfung (1925) an den Universitäten Gießen, Jena, Frankfurt und München Rechtswissenschaft. Nach dem in Gießen bestandenen Referendar-Examen studierte ich an den Universitäten Würzburg, Frankfurt und München Medizin, promovierte inzwischen in Gießen und bestand das medizinische Staatsexamen in München im Juni 1936. Als Medizinalpraktikant war ich am Stadtkrankenhaus in Darmstadt beschäftigt; zur Zeit bin ich Assistenzarzt am Tuberkulosekrankenhaus Friedrichsheim-Luisenheim/Kandern (Baden) nach fast einjähriger Assistententätigkeit am Sanatorium Schwarzwaldheim der R. f. A. in Schömberg bei Wildbad.

Dr. H e ß.

PILGER
DRUCK